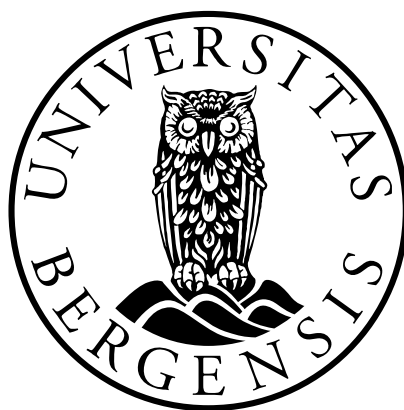


Det internasjonale regelverket for resirkulering av skip

*En redegjørelse av Baselkonvensjonens viktigste
miljørettslige prinsipper, og en analyse av
hvorvidt Hongkong-konvensjonen ivaretar disse
prinsippene*

Kandidatnummer: 138

Antall ord: 14941



JUS399 Masteroppgave
Det juridiske fakultet

UNIVERSITETET I BERGEN

10. desember 2019

Innholdsfortegnelse

Innholdsfortegnelse	2
1 Innledning.....	4
1.1 Problemstilling	4
1.2 Aktualitet.....	5
1.3 Oppgavens struktur	7
1.4 Metode og kildebruk	7
1.4.1 Folkerettens kilder.....	7
1.4.2 Tolkning av traktater	9
1.5 Jurisdiksjon.....	10
2 Baselkonvensjonen.....	13
2.1 Innledning.....	13
2.2 En oversikt over enkelte kjernebestemmelser.....	13
2.2.1 Anvendelsesområde	13
2.2.2 Vilkår for tillatt grensekryssende transport.....	14
2.3 Anvendelse på skipsopphugging.....	14
2.3.1 Kan et skip være «hazardous wastes».....	14
2.3.2 Eksportstat i skipsopphuggingstilfellene.....	18
2.3.3 Avfallstransportforordningen og «The Ban Amendment».....	19
2.4 Prinsipper utledet fra Baselkonvensjonen	21
2.4.1 Suverenitetsprinsippet	21
2.4.2 Forbudet mot å volde skade	22
2.4.3 Nærhetsprinsippet.....	24
2.4.4 Miljørettslig samarbeid	25
2.4.5 Prinsippet om at forurensere skal betale	27
2.4.6 Felles, men differensiert ansvar	29
2.4.7 Miljømessig rettferdighet	30
3 Hongkong-konvensjonen	31
3.1 Innledning.....	31
3.2 Anvendelsesområde	31
3.2.1 Skip.....	31
3.2.2 Opphuggingsverft.....	33

3.3	Prinsippene fra Baselkonvensjonen	34
3.3.1	Suverenitetsprinsippet	34
3.3.2	Forbudet mot å volde skade	34
3.3.3	Nærhetsprinsippet.....	40
3.3.4	Miljørettslig samarbeid	41
3.3.5	Prinsippet om at forurensere skal betale	43
3.3.6	Felles, men differensiert ansvar (CBDR).....	45
3.3.7	Miljømessig rettferdighet	47
3.4	Skipsgjenvinningsforordningen	48
4	De lege ferenda.....	51
4.1	Finansiell bistand til utviklingsland	51
4.2	Styrke flaggstatsansvaret.....	52
5	Konklusjon	55
	Litteraturliste	57

1 Innledning

1.1 Problemstilling

Oppgavens overordnede tema er det internasjonale regelverket for resirkulering av skip, sett i lys av de miljørettslige prinsipper som ligger bak. Mer presist skal oppgaven analysere hvorvidt Hongkong-konvensjonen tilfredstiller de miljørettslige prinsippene som ligger til grunn for Baselkonvensjonen.

Selv om regelverkene omhandler «resirkulering» av skip, er ofte terminologien «skipsopphugging» eller «strandhugging» mer treffende. Det er fordi skipsopphugging i all hovedsak foregår på strender i Sørøst-Asia.¹ Denne praksisen fører til stor miljøforurensning både lokalt og globalt.

Dagens regulering av skipsopphugging skjer gjennom anvendelse av Baselkonvensjonen om grensekryssende forsendelse av farlig avfall fra 1989 (Baselkonvensjonen).² På EU/EØS-området er konvensjonen gjeldende gjennom Avfallstransportforordningen.³

Etter Baselkonvensjonen art. 11.1 følger det at partene kan inngå andre avtaler som omhandler grensekryssende transport av farlig avfall «provided that such agreements [...] do not derogate from the environmentally sound management of hazardous wastes and other wastes as required by this Convention».

Videre følger det at avtalene «shall stipulate provisions which are no less environmentally sound than those provided for by this Convention in particular taking into the interests of developing countries».

Dette innebærer at alle avtaler som omhandler grensekryssende transport av farlig avfall, må ha bestemmelser som gir et like høyt nivå av miljøbeskyttelse som Baselkonvensjonen.

¹ Shreya Mishra, «Non-entry into force of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships» *SEAS* (2018) Vol. 2, No. 1., 22-30, på s. 26.

² Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, Basel, 22. mars 1989.

³ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1013/2006 av 14. juni 2006 om avfallstransportering.

Hongkong-konvensjonen om sikker og miljømessig forsvarlig gjenvinning av skip ble vedtatt i 2009.⁴

Under arbeidet med konvensjonen uttalte partene at det nye regelverket måtte «establish an equivalent level of control and enforcement» som Baselkonvensjonen.⁵

For å avgjøre om Hongkong-konvensjonen opprettholder et tilsvarende nivå av kontroll som Baselkonvensjonen, skal man ta hensyn til blant annet «the special characteristics of ships and international shipping», og «the principles of the Basel Convention».⁶

1.2 Aktualitet

Skipsopphugging er et stort internasjonalt problem, ettersom opphuggingspraksisene fører med seg store miljøproblemer.

I 2018 ble 744 skip opphugget, hvorav 518 av dem ble sendt til strandhugging i India, Pakistan og Bangladesh. Det tilsvarer 90,4 % av bruttotonnasjen av resirkulerte skip i verden. Så langt i 2019 (per september) har 496 skip blitt opphugget, hvorav 361 av dem har blitt har skjedd på strender.⁷

Metoden kalles «beaching» eller strandopphugging, og er den absolutt vanligste metoden for å resirkulere skip. Strandopphugging blir benyttet i alle de store gjenvinningsstatene India, Bangladesh, Kina, Tyrkia, og Pakistan. Skip blir kjørt opp i stor fart på en strand ved høyvann, for å så plukkes fra hverandre på stranden.⁸

Omtrent 95 % av skipet kan resirkuleres.⁹ Ved slutten av skipets levetid, inneholder skipet imidlertid mer enn bare resirkulerbare materialer, men også en lang rekke farlige og giftige stoffer, som f.eks. asbest, olje, PCB, TBT, PVS og tungmetaller fra maling.¹⁰

⁴ Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, Hongkong, 15. mai 2009.

⁵ Decision IX/30, Ninth Conference of Parties to the Basel Convention, s. 56.

⁶ Ibid.

⁷ NGO Shipbreaking Platform, «Platform publishes ships dismantled in 2018» 2019.

⁸ Karim (2018) s. 92.

⁹ Puthucherril (2010) s. 194, Gabriela Argüello, «International law on ship recycling and its interface with EU law» *Marine Pollution Bulletin* 109 2016, s. 301-309, på s. 302, Mishra (2018) s. 22.

¹⁰ Chang (2012) s. 89.

Skipsopphugging fører til en rekke forurensningsødeleggelser for det marine liv langs kysten, og ødelegger for biomangfoldet. Oljerester brennes eller helles ut i havet, metalldele fra skipet rustet og renner ut i havet, og andre giftige avfallsstoffer og materialer forsvinner i havet under strandopphugging. Det er høye nivåer av blant annet bly, kobber, jern og aluminium i jorden og i havet i opphuggingsområdene.¹¹

Oljerester gjør at det blir vanskelig for lys å trenge gjennom havoverflaten, som fører til at det blir mindre vekst av mikroorganismer, plankton og fisk.¹²

I området for skipsopphugging i Bangladesh har 21 arter av fisk og krepsdyr blitt utryddet, og atter 11 arter har blitt utrydningstruet. Forurensningen fører også til problemer for sjøfugl, hvor oljerester setter seg i fjærene og gjør det vanskelig for dem å fly.¹³

Skipsopphugging fører ikke bare til forurensning i havet og langs kysten. Det foreligger sjeldent et adekvat system for å håndtere dele fra skipet etter det er tatt fra hverandre. Avfall fullt av asbest blir bare plassert i deponi i mange områder, eller solgt på lokale markeder.¹⁴

Avfall brennes, og frigir farlige gasser. Det er blant annet funnet farlig høye nivåer av POPs¹⁵ rundt opphuggingsverft.¹⁶

I industriland skjer resirkulering av skip nesten utelukkende på faste anordninger på land, ved brygge eller på sementramper, og anleggene har adekvate avfallshåndteringsmekanismer og sikkerhetstiltak. I land hvor «beaching»-metoden benyttes har de færreste anleggene tilstrekkelig avfallsmottak, og materialer som ikke kan resirkuleres eller videreselges, blir stort sett dumpet eller brent opp på stranden.¹⁷

Mange shipping-selskaper ser det mer kostnadseffektivt å hugge skipene, fremfor å prøve å oppnå flere og strengere internasjonale krav. Det er derfor antatt at flere og flere skip vil sendes til hugging.¹⁸

¹¹ Sakhaot Hossain et.al., «Impact of ship-Breaking activities on the coastal environment of Bangladesh and a management system for its sustainability» *Environmental Science & Policy* 60 (2016) s. 84-94, på s. 87

¹² Ibid.

¹³ Ibid.

¹⁴ NGO Shipbreaking Forum, «Annual report» 2017, s. 6.

¹⁵ «Persistent organic pollutants»

¹⁶ Therese H. Nøst et al. «High Concentrations of Organic Contaminants in Air from Ship Breaking Activities in Chittagong, Bangladesh» *Environmental, Science & Technology* 2015, 49, s. 11372-11380, på s. 11376.

¹⁷ European Commission, «Green Paper on better ship dismantling» 2007, 269, s. 8.

1.3 Oppgavens struktur

Det nye regelverket Hongkong-konvensjonen vil antageligvis snart tre i kraft, og dermed er det aktuelt å vurdere i hvilken grad det ivaretar prinsippene som ligger bak det eksisterende regelverket Baselkonvensjonen.

I det følgende vil først enkelte metoderettslige spørsmål knyttet til den folkerettslige metoden behandles. Deretter skal enkelte jurisdiksjonsspørsmål på folkerettens område utredes, og dens betydning for utformingen og etterlevelsen av regelverkene.

Deretter skal det redegjøres for hvordan Baselkonvensjonen kommer til anvendelse på skipsopphugging, og de miljørettslige prinsippene som ligger bak skal utledes. Til slutt vil det vurderes hvordan den kommende Hongkong-konvensjone ivaretar disse prinsippene.

Oppgaven avgrenses mot de menneskerettslige problemstillingene som følger av skipsopphugging.

1.4 Metode og kildebruk

1.4.1 Folkerettens kilder

Oppgaven analyserer det internasjonale regelverket for resirkulering av skip, og problemstillingen vil bli drøftet med grunnlag i folkerettslig metode. Den internasjonale domstol i Haag (ICJ) sine statutter er ansett for å gi uttrykk for folkerettens kilder, selv om de formelt sett bare er bindende for ICJ's rettsanvendelse.¹⁹

Etter ICJ-statuttene art. 38(1)(a)-(c) er de primære rettskildene internasjonale konvensjoner («international conventions»), folkerettslig sedvanerett («international custom»), og generelle rettsprinsipper («general principles of law»).

¹⁹ Craig Jallal, «Tanker scrapping market fails to ignite despite IMO 2020 concerns». *Riviera Maritime Media* 2019.

De subsidiære rettskildene er rettsavgjørelser («judicial decisions»), og juridisk litteratur («the teachings of the most highly qualified publicists»), jf. art. 38(1)(d).

Listen er ikke uttømmende, og det er ingen hierarkisk systematisering av rettskildene.

Domstolene baserer imidlertid avgjørelsene sine på de primære rettskildene, og benytter de subsidiære rettskildene til å bestemme innholdet av de primære.²⁰

Siden fokuset på oppgaven er det internasjonale regelverket for resirkulering av skip vil de internasjonale konvensjonene Baselkonvensjonen og Hongkong-konvensjonen være de sentrale kildene.

Det er et samspill mellom konvensjoner, sedvanerett og generelle rettsprinsipper. Dette samspillet går ut på at sedvaneretten kan brukes til å tolke og endre traktater, men også ved at traktater kan føre til en utvikling av sedvaneretten. På samme måte kan konvensjoner og prinsipper være relevante for tolkningen av sedvaneretten.²¹

Den nye Hongkong-konvensjonen skal vurderes på bakgrunn av de internasjonale miljøprinsippene som Basel-konvensjonen bygger på: suverenitetsprinsippet, forbudet mot å volde skade, nærhetsprinsippet, prinsippet om miljørettslig samarbeid, forurenseren skal betale, miljømessig rettferdighet, prinsippet om felles, men differensiert ansvar.

Noen av prinsippene regnes som folkerettslig sedvanerett. For at noe skal anses for å være folkerettslig sedvanerett må det være en praksis mellom statene («general practice»), som oppfattes som gjeldende rett («accepted as law»), jf. art. 38(1)(b).

Alle uttrykk for statens rettsoppfatninger er relevante for å avgjøre om det foreligger en statspraksis, for eksempel lovgivning, håndhevelse og rettsavgjørelser. De samme handlingene kan benyttes for å avgjøre om praksisen oppfattes som gjeldende rett. Praksisen må ikke ha foregått over tid, men det kan gi holdepunkter for hvor fast regelen er.²²

Rettsavgjørelser og juridisk litteratur er subsidiære rettskilder, jf. art. 38(1)(d).

Rettsavgjørelser fra de internasjonale domstolene er bare bindende for de aktuelle partene, men de kan likevel være veiledende i tolkningen og anvendelsen av andre rettskilder.

²⁰ Ibid.

²¹ Ibid., s. 81.

²² Ibid., s. 78-79.

I denne oppgaven blir avgjørelser og rådgivende uttalelser fra ICJ og Den internasjonale havrettsdomstolen (ITLOS) bli brukt som tolkningsfaktor for å bestemme innholdet til de forskjellige prinsippene. Det samme vil avgjørelser fra de ulike tvisteløsningsorganene Permanent Court of Arbitration (PCA) og International Arbitral Tribunals (IAT).

1.4.2 Tolkning av traktater

Ved tolkningen av traktatene tas utgangspunkt i Wien-konvensjonen om traktatretten fra 1969 (Wien-konvensjonen).²³

Konvensjonen gir uttrykk for folkerettslig sedvanerett, og er bindende for alle stater uavhengig av om de har ratifisert den eller ikke.²⁴

Wien-konvensjonen art. 31(1) sier at en traktat skal tolkes «in good faith in accordance with the ordinary meaning to be given to the terms of the treaty in their context and in the light of its object and purpose».

Bestemmelsen må ses på som en helhet, og det er ingen hierarkisk plassering av momentene.²⁵

Likevel er det naturlig å ta utgangspunkt i traktatens ordlyd, den normale betydningen («the ordinary meaning») av bestemmelsen. Et ord kan ha mer enn én betydning, og meningsinnholdet kan endre seg over tid.²⁶

Folkeretten bygger på statssuverenitet. Dette innebærer at statene har eksklusiv selvbestemmelsesrett, men også at de fritt kan velge å avtale innskrenkninger på den, og underkaste seg bindende traktater.²⁷ Det er dermed viktig å avgjøre akkurat hva partene mente da de vedtok traktaten og hva de mente bestemmelsene innebar.

²³ Vienna Convention on the Law of Treaties, Vienna, 23. mai 1969.

²⁴ Amrei Müller, «En kort innføring i folkerettslig traktattolkning» (2017), Jussens Venner vol. 52, s. 222-257 på s. 227.

²⁵ Ibid.

²⁶ Ibid. s. 230.

²⁷ Ruud og Ulfstein (2018) s. 21.

Ordlyden skal tolkes i lys av traktatens kontekst, og denne skal ses i sammenheng med hele traktatsteksten, fortalen og vedlegg, jf. art. 31(2)(a)-(b), og alle andre avtaler relatert til traktaten og alle instrumenter vedtatt av en eller flere parter under konklusjonen av traktaten.

Videre skal man ta i betraktning alle etterfølgende avtaler, etterfølgende praksis og relevante internasjonale regler, jf. art. 31(3)(a)-(c). Sammenholdt med ICJ-statuttene viser dette at rettspraksis ikke har særlig tyngde, ettersom de bare er bindende mellom sakens parter. Rettspraksis kan likevel brukes til å avklare traktatens innhold, sammen med alle andre relevante traktater, sedvanerett, eller alminnelige rettprinsipper som kan bidra til tolkningen av traktatsbestemmelsen.²⁸

Deretter skal ordlyden tolkes i lys av traktatens formål («object and purpose»), jf. art. 31(1). Formålet kan man finne i konvensjonens tittel, fortale, ut fra hvilken avtale det gjelder eller i en egen formålsbestemmelse.

Når det gjelder traktater på flere språk, skal man benytte seg av den offisielle versjonen.²⁹ Hongkong-konvensjonen og Baselkonvensjonen har 6 offisielle språk, og den engelske versjonen vil bli benyttet i det følgende.

EU-forordningene har 24 offisielle språk. De samme tolkningsregler gjelder i EU-retten, slik at ordlyden vil være utgangspunktet for tolkningen. Likevel vil en ren ordlydsforståelse lett føre til tolkningstvil, og dermed blir tolkningsfaktorer som formål og kontekst desto viktigere.³⁰

1.5 Jurisdiksjon

Jurisdiksjon innebærer at statene har kompetanse til å gi lover, og til å håndheve dem i sitt eget landområde, luftterritoriet over, og visse nærliggende havområder.³¹

Ifølge FNs havrettskonvensjon av 1982 (Havrettskonvensjonen)³² art. 3 rekker statenes jurisdiksjon over territorialfarvannet frem til 12 nautiske mil. Havrettskonvensjonen

²⁸ Müller (2017) s. 239.

²⁹ Ibid., s. 225.

³⁰ Fredriksen og Mathisen (2012) s. 220-222.

³¹ Ruud og Ulfstein (2018) s. 143.

³² United Nations Convention on the Law of the Sea, Montego Bay, 10. desember 1982.

kodifiserer regler som er ansett for allerede gjeldende sedvanerettsregler, og benyttes som illustrasjon på havrettens regler.

Havrettskonvensjonen ilegger ansvar på tre aktører; havnestaten, kyststaten og flaggstaten, jf. art. 211(1). Disse aktørene må «establish international rules and standards to prevent, reduce and control pollution of the environment from vessels».

I forbindelse med beaching og skipsopphugging er det havnestaten og flaggstaten som er de relevante aktører. Dette er fordi flaggstaten er den som eier skipet som blir sendt til hugging, og opphuggingsanlegget vil i all hovedsak ligge i en havnestat.

Kyststatsjurisdiksjon innebærer at kyststaten kan håndheve brudd på nasjonale og internasjonale forpliktelser innenfor territorialfarvannet til en stat. I kraft av å være havnestat, har kyststaten enkelte utvidede rettigheter som gjør at den kan håndheve internasjonale regler også utenfor territorialfarvannet. Havnestatsjurisdiksjon handler ofte om å korrigere manglende flaggstatskontroll.³³

Havnestaten «may undertake investigations» på et skip dersom det ligger frivillig i havn, jf. art. 218(1). Dersom bevisene tilsier det kan havnestaten deretter «institute proceedings» for alle utslipp i strid med internasjonale regler utenfor indre farvann, territoriale farvann eller den eksklusive økonomiske sonen til staten.

Ordlyden «may» tilsier at selv om havnestaten har muligheten til å undersøke skipet når det ligger i havn, er den ikke forpliktet til det.

I kontrast følger det av art. 217(1) at flaggstaten «shall ensure compliance», og «shall provide for effective enforcement» av nasjonale og internasjonale regler. Disse regelverkene «shall» håndheves «irrespective of where a violation occurs».

Ordlyden «shall» viser at flaggstaten er forpliktet til å sikre samsvar og håndheve regelverkene, og det er dermed opp til flaggstaten om internasjonale regelverk på havrettens område skal få tilsiktet effekt.³⁴

³³ Engels (2012) s. 108.

³⁴ Amy E. Moen, «Breaking Basel: The elements of the Basel Convention and its application to toxic ships» *Marine Policy* 32 2008, s. 1053-1062, på s. 1055.

Med «flaggstat» menes den staten hvor skipet er registrert, jf. art. 94. Det må foreligge en reell tilknytning («genuine link») mellom flaggstaten og skipet, jf. Havrettskonvensjonen art. 91.

Det er ikke stilt krav om hva som anses for å være en reell tilknytning mellom skipseieren og flaggstaten. I praksis har det blitt et teoretisk spørsmål uten betydning.³⁵

Dette er fordi mange skip seiler under såkalt «bekvemmelighetsflagg», som gjør at skipseiere kan skjule sin identitet. Skipseieren velger ofte flaggstat som har finansielle fordeler som lavere skattekostnader, eller som er kjent for svakere sanksjoner og dårlig implementering av internasjonale regler og standarder.³⁶

En skipseier som ønsker å selge skipet til resirkulering, kontakter normalt en skipsmegler som spesialiserer seg på skipsopphugging. Megleren vil deretter kontakte en såkalt «cash buyer» som er et firma som spesialiserer seg på å videreselge skip til opphugging.³⁷

Gjennom bruken av «cash buyers» har skipseieren sjeldent direkte kontakt med opphuggingsverftet. Det gjør det enklere å hevde at meningen aldri var at skipet skulle selges til opphugging. «Cash buyer»-en kjøper skipet, re-flagger det, endrer navn, gir det nytt mannskap, og selger skipet til det opphuggingsverft som kan tilby høyest pris.³⁸

Identiteten til en «cash buyer» er ofte ukjent, og de har generelt ikke noe med flaggstaten å gjøre.³⁹ Dermed kan det være vanskelig å finne ut hvem som er ansvarlig dersom det foreligger brudd på en internasjonal forpliktelse.

På grunn av den dårlige flaggstatskontrollen er det problematisk at et internasjonalt regelverk pålegger ansvar for etterlevelse på flaggstaten.

³⁵ Engels (2012) s. 106.

³⁶ Ibid.

³⁷ Mikelis (2019) s. 219.

³⁸ Engels (2012) s. 70.

³⁹ Puthucherril (2010) s. 198.

2 Baselkonvensjonen

2.1 Innledning

Baselkonvensjonen om kontroll av grensekryssende transport av farlig avfall ble vedtatt i mars 1989, og trådte i kraft i mai 1992.

Baselkonvensjonen har lyktes i å stoppe ulovlig transport av farlig avfall til land som ikke er i stand til å håndtere det på en miljøsikker måte, men den er ikke tilpasset til de spesielle forholdene rundt resirkulering av skip. Konvensjonen inneholder ingen relevante bestemmelser om krav til skip eller gjenvinningsanlegg, og den regnes derfor som en delvis dekkende regulering.⁴⁰

2.2 En oversikt over enkelte kjernebestemmelser

2.2.1 Anvendelsesområde

Konvensjonen kommer til anvendelse på grensekryssende forsendelse («transboundary movement») av farlig avfall («hazardous wastes»), jf. art. 1.1.

Det foreligger en «transboundary movement» dersom avfallet sendes fra en stats jurisdiksjon til eller gjennom en annen stats jurisdiksjon, jf. art. 2.3. «Hazardous wastes» er avfall som blir listet opp i vedlegg I, med mindre det ikke har karakteristikkene listet opp i vedlegg III, jf. art. 1.1(a).

Import- og eksportstaten må være part av Baselkonvensjonen, jf. art. 4.5. Det innebærer at handel med ikke-parter ikke er tillatt. Ettersom 187 stater har ratifisert konvensjonen, blir dette vilkåret sjeldent problematisert.

Forsendelse til en ikke-part er likevel tillatt dersom det kan sikres at avfallet håndteres på en like miljøsikker måte i importstaten, når man tar hensyn til utviklingslands interesser, jf. art. 11.

⁴⁰ Karim (2018) s. 78, Engels (2013) s. 126, Moncayo (2016) s. 304, Mikelis (2019) s. 225.

2.2.2 Vilkår for tillatt grensekryssende transport

Baselkonvensjonen setter ikke et absolutt forbud mot grensekryssende transport av farlig avfall, men setter enkelte vilkår for tillatt transport.

For det første må statene utføre en prosess med obligatorisk forhåndssamtykke, jf. art. 6. Prosedyren kalles «Prior Informed Consent» (PIC). Begrepet blir ikke nevnt i konvensjonen, men blir ofte benyttet i teorien.⁴¹

PIC-prosedyren forplikter eksportstaten til å notifisere de relevante myndigheter om all grensekryssende forsendelse av farlig avfall, jf. art. 6.1. Importstaten må deretter godta, nekte eller stille vilkår til forsendelsen, jf. art. 6.2. Transitstaten(e) må også samtykke til forsendelsen, jf. art. 6.4.

Eksportstaten er ansvarlig for å sikre at avfallet får en «environmentally sound» håndtering i importstaten, jf. art. 4.2(d)-(e).

«Environmentally sound management» (ESM) defineres som å ta alle praktiske skritt for å sikre at farlig og annet avfall blir håndtert på en måte «which will protect human health and the environment against the adverse effects which may result from such wastes», jf. art. 2.8.

En forsendelse av farlig og annet avfall vil være ulovlig («illegal transport»), jf. art. 9, dersom det skjer uten forhåndssamtykke fra alle berørte parter, eller hvor transporten resulterer i at avfallet ikke får en ESM.

2.3 Anvendelse på skipsopphugging

2.3.1 Kan et skip være «hazardous wastes»

Det første spørsmålet er om skip som skal resirkuleres er «wastes», jf. art. 2.1.

Konvensjonen definerer «wastes» som «substances or objects which are disposed of or are intended to be disposed of or are required to be disposed», jf. art. 2.1.

⁴¹ Se f.eks. Puthucherril (2010) s. 206, Engels (2012) s. 30, og Karim (2015) s. 97.

«Object» oversettes til en gjenstand, og den naturlige forståelsen av en gjenstand er en ting man kan ta og føle på. Det er klart at et skip er et «object».

Videre følger det at gjenstanden må være «disposed of».

«Disposed» blir definert i vedlegg IV, jf. art. 2.4. Her fremkommer det at «disposal operations» omfatter omtrent alle former for handlinger som kan føre til «resource recovery, recycling, reclamation, direct re-use or alternative uses», og handlinger som ikke fører til det, som f.eks. landdeponi, permanent lagring og utslipp i havet.⁴²

Skip som blir kjøpt av opphuggingsverft, blir kjøpt for å gjenbruke verdifulle råmaterialer som skipet inneholder.⁴³ I de fleste land hvor skipsopphugging foregår, er det dermed en ren resirkuleringsindustri. Landene er avhengig av stål og jern de får fra skipene, og 80-90 prosent av materialene om bord og i skipets struktur kan bli gjenvunnet.⁴⁴

Dette innebærer at et skip som blir sendt til opphugging vil være «disposed of», jf. art. 2.4.

Shipping-industrien har hevdet at dersom skipet er sjødyktig («seaworthy») eller seiler «under its own power», så er det et skip, og det kan ikke samtidig være avfall, Dermed kan det ikke falle inn under «wastes» etter konvensjonen.⁴⁵

Etterfølgende avtaler og praksis mellom partene er relevant for tolkningen, jf. Wien-konvensjonen art. 31(3)(b)-(c). Under det syvende partsmøtet til Baselkonvensjonen avgjorde partene at et skip kunne bli definert som «waste» under art. 2 av baselkonvensjonen, samtidig som det var et skip under andre internasjonale regler.⁴⁶

Dette tyder på at et skip kan være «wastes», jf. art. 2.1.

Spørsmålet er om skipet er «intended» til å bli resirkulert, jf. art. 2.1.

En naturlig forståelse av at skipet må være «intended» til å bli resirkulert innebærer at skipseieren må ha sendt skipet til skipsopphugging med hensikt.

⁴² Vedlegg IV-A og IV-B.

⁴³ Engels (2012) s. 125-126.

⁴⁴ Moncayo (2016) s. 302-303.

⁴⁵ Ibid.

⁴⁶ Decision VII/26, Seventh Conference of Parties of the Basel Convention (2004).

Det har blitt hevdet at når skipseieren har til hensikt å resirkulere skipet, så har det allerede ankommet opphuggingsverftet, og dermed er den grensekryssende transporten allerede avsluttet. Dette strider mot konvensjonsteksten selv, som sier at det ikke har noe å si at skipet skal bli «disposed of» ved et senere tidspunkt, ettersom det er tilstrekkelig at skipet er «intended to be disposed of».⁴⁷

For å finne skipseierens intensjon, kan man se på hans handlinger forut for skipsopphuggingen, skipets forfatning og andre forhold. På den ene siden kan handlinger som at skipseieren tar et gammelt skip ut av drift og sletter det fra skipsregisteret tilsi at han har intensjon om å «dispose of» skipet. Det er likevel vanskelig å si at slike handlinger nødvendigvis innebærer intensjon om å hugge, siden skipseieren i kraft av eiendomsretten har rett til å gjøre hva han vil med skipet. Det kan tenkes at han har tatt skipet ut av drift på grunn av svingninger i markedet, og han dermed ønsker å legge skipet opp for en tid.⁴⁸

Selv om skipseieren går så langt som å selge skipet til en såkalt «cash buyer», så betyr ikke det nødvendigvis at han mente at skipet skulle ende opp med å bli hugget. Det er med andre ord veldig vanskelig å bevise at han mente annet enn å bare selge skipet til videre bruk.⁴⁹

Når det avgjørende for hvorvidt et skip er «wastes» er skipseierens intensjon, er det tilstrekkelig at skipseieren nekter for at det var hans intensjon å hugge skipet. Skipseieren kan i forkant av salget ha uttalt til media at han overhodet ikke hadde planer om å hugge skipet, og at han så for seg at det kunne brukes i lang tid.⁵⁰

I praksis nekter shipping-selskaper at skipet var ment for opphugging, og påstår istedenfor at hensikten med salget var at skipet skulle benyttes til videre drift eller reparering i opphuggingsstaten.⁵¹

Det finnes likevel noen få tilfeller hvor man har klart å bevise en intensjon om å hugge skipet. Skipet *the Sandrien* inneholdt store mengder asbest i skroget, og ble ansett for å være «hazardous wastes» etter avfallsforordningen. Skipet ble stoppet på vei til India, og intensjon ble påvist gjennom at det forelå en kontrakt mellom skipseieren og opphuggingsverftet.

⁴⁷ Engels (2012) s. 128-130.

⁴⁸ Ibid.

⁴⁹ Ibid.

⁵⁰ Ibid.

⁵¹ NGO Shipbreaking Platform, «Cash Buyers» (u.å.).

Skipseieren klarte ikke bevise at intensjonen likevel var å reparere skipet for å selge det til videre bruk i India.⁵²

Et nyere eksempel er skipet *Harrier* som havarerte utenfor Jæren i februar 2017. Havnemyndighetene inspiserte skipet, og fant et forsikringsbevis med tittelen «Break Up Voyage» om bord.⁵³ Dokumentet tilsa at skipet ikke var på vei mot Dubai som de hevdet, men istedenfor var på vei mot opphugging i Pakistan. Skipet ble dermed holdt i arrest, slik havnестaten var forpliktet til etter Baselkonvensjonen.

Det er imidlertid ikke vanlig at skipseieren inngår kontrakt med opphuggingsverftet. Når skip skal hugges, blir skipet solgt til en «cash buyer» som senere inngår avtale med opphuggingsverftet.

Etter lang tid ble *Harrier* sendt til hugging i Tyrkia. Her har huggingen ført til oljesøl og forurensning, men siden skipet er registrert på en «cash buyer» er det svært vanskelig å finne ut hvem som skal holdes ansvarlig for skadene.⁵⁴

Hvis man likevel klarer å påvise eierens intensjon om å hugge skipet, kan skipet defineres som «wastes», jf. 2.1.

Skipet må videre være «hazardous wastes», jf. art. 1.1.

Det følger av art. 1.1(a) at «hazardous wastes» er avfall som hører inn under vedlegg I av konvensjonen, så lenge det ikke innehar noen av karakteristikkene i vedlegg III, og (b) avfall som ikke dekkes av første alternativ, men som er definert som farlig avfall under nasjonal lov i import-, eksport-, eller transitt-staten.

Vedlegg III utelukker husholdningsavfall. I vedlegg I nevnes blant annet avfall som PCB, maling, kjemikalier, avfallsoljer, samt metaller som kobber, asbest, og bly. Som redegjort under kapittelet om aktualitet er dette er stoffer som finnes i skip og dets struktur.

Det er klart at skip er «hazardous wastes», jf. art. 1.1.(a).

⁵² *Upperton Ltd of Mauritsius v Minister of Housing, Spatial Planning and the Environment*, Case 200105168/2, judgment 2002.

⁵³ David Bach og Eivind Bøe, «Norske forsikringsselskaper kobles til skandaleskip» *E24!* 2018.

⁵⁴ Ingrid Kristensen, «Bellona krever granskning av «Harrier»-saken» *Bellona* 2019.

2.3.2 Eksportstat i skipsopphuggingstilfellene

Dersom skipet er «hazardous wastes» er det eksportstatens ansvar å sikre at forsendelsen får en ESM i importstaten, jf. art. 4.10. Det er også eksportstatens ansvar å sørge for at PIC-prosedyren, jf. art. 6 blir gjennomført.

Spørsmålet er hvem som er eksportstat, jf. art. 4.10.

«State of Export» defineres som hvor en grensekryssende transport av farlig avfall «is planned to be initiated or is initiated»; jf. art. 2.10.

En naturlig forståelse av «planned to be initiated or is initiated» innebærer at eksportstaten er den havnestaten hvor skipet sist seilte fra.

Transport av farlig avfall skjer som regel fra A til B, hvor A er produsent av avfallet og dermed ansvarlig for avfallet som sendes til B.

Skipsopphuggingstilfellene kan være mer kompliserte. Skipet kan bli produsert i stat A, eies av stat B, er flagget i stat C, og forut for hugging selges det til en «cash buyer» fra stat D som registrerer skipet i stat E.⁵⁵

Dette innebærer at en rekke stater kan være eksportstat etter Baselkonvensjonen.⁵⁶

Avgjørelsen av «planned to be initiated or is initiated» er knyttet til når skipet blir avfall. Dersom skipet blir definert som avfall i den siste havnen den seilte fra, innebærer det at det er denne havnestaten som er eksportstat.

Havnestaten har bare jurisdiksjon over fremmede skip når det ligger frivillig til havn, og uansett vil det være upraktisk å forplikte havnestaten å innhente samtykke fra alle stater hvor skipet skal til. Ifølge havrettens hovedregel om flaggstatens kontinuerlige jurisdiksjon over skipet uansett hvor det befinner seg, og dermed er det flaggstaten som burde være eksportstat.⁵⁷

Skipseiere kan velge å avtale opphugging etter at skipet har ankommet opphuggingsstaten, og dermed vil det verken foreligge noen eksportstat eller noen grensekryssende transport. Det

⁵⁵ Engels (2012) s. 145.

⁵⁶ Ibid.

⁵⁷ Moen (2008) s. 1056.

samme vil gjelde dersom skipet befinner seg på åpent hav, eller hvis skipet starter fra en stat som ikke er part av Baselkonvensjonen.

Det kan også argumenteres for at hver enkelt transittstat er eksportstat etter Baselkonvensjonen, ettersom skipseieren kan bestemme seg for å hugge skipet når det er i en transittstat på vei til en annen stat.

Ved at det er vanskelig å avgjøre hvem som er eksportstat, er det også svært enkelt for skipseiere å omgå regelverket.

En sak som illustrerer dette godt er *The Blue Lady* (tidligere *SS Norway*). Etter en eksplosjon i skipet i havn i Miami måtte skipet taues til Tyskland. Skipet inneholdt store mengder asbest, og miljøvernorganisasjoner krevde at skipet måtte bli forhåndsrenset før det ble sendt til hugging i tråd med kravene til avfallsforordningen. Skipet endte likevel opp med å bli strandhugget i India, etter å ha endret eierskap til en «cash buyer», navn og flagg.⁵⁸

Ved at skipet ble sendt fra Miami, til Tyskland, Malaysia og Dubai før det endte opp i India, kunne en rekke havner være eksportstat.

Spørsmålet om hvem som er eksportstat er med andre ord ikke gitt, og det er litt av grunnen til at Baselkonvensjonen ikke har vært effektiv på området for skipsopphugging.

2.3.3 Avfallstransportforordningen og «The Ban Amendment»

EUs avfallstransportforordning implementerer Baselkonvensjonens bestemmelser i EU- og EØS-rett, og dermed også i Norge. I motsetning til Baselkonvensjonen, vil kontrollmekanismene etter avfallstransportforordningen variere ut fra hvilken stat som importerer avfallet, og om avfallet skal til «disposal» eller «recovery».⁵⁹

Avfallstransportforordningen gjelder alt «waste» uavhengig av om det er «hazardous» eller ikke. Forordningen innebærer at avfall sendt for «disposal» utenfor EU, EFTA, OECD og EØS er forbudt, og innenfor må de følge PIC-prosedyren, jf. art. 31 og 34.

⁵⁸ Ibid. s. 1058.

⁵⁹ Moncayo (2016) s. 306.

Definisjon av «recovery» og «disposal» følger av Avfallsdirektivet⁶⁰ hvor det fremkommer at «recovery» er «any operation the principal result of which is waste serving a useful purpose by replacing other materials which would otherwise have been used to fulfil a particular function», jf. art. 3.15. «Disposal» defineres som «any operation which is not recovery even where the operation has as a secondary consequence the reclamation of substances or energy», jf. art. 3.19.

Direktivets vedlegg I og II kommer med en ikke-uttømmende liste med hva som er «disposal operations», blant annet å brenne avfallet eller legge det opp i deponi, og hva som er recovery operations, blant annet gjenbruk av råmaterialer.

Det er klart at skipsopphugging er en resirkuleringsindustri, hvor stål og jern fra skipene blir gjenbrukt som viktige råmaterialer. Dermed kan det i prinsippet regnes som «recovery» og ikke være forbudt.

Spørsmålet ble behandlet i *SITA EcoService-saken* hvor ECJ uttalte at «whether waste is to be correctly classified as intended for disposal or recovery [...] is determined [...] by the correct classification of the first operation to which the waste is to be subject»⁶¹

Gjennom beaching-metoden er ofte en av de første handlingene som skjer at diverse utstyr og ledninger blir brent opp på stranden. Dette innebærer at avfallet ikke kan bli «recovered» og det er dermed «disposed of».

Dette innebærer at det er forbudt å eksportere skip til opphugging utenfor EU/EØS/EFTA/OECD etter avfallsforordningen.⁶²

Fra og med 5. desember 2019 kommer «The Ban Amendment»⁶³ i kraft for Baselkonvensjonens medlemsstater.⁶⁴ Det er denne endringen som har vært implementert i avfallstransportforordningen gjennom art. 31 og 34. Endringen har likevel visse forskjeller fra avfallstransportsforordningens regler.

⁶⁰ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/98/EF av 19. november 2008 om avfall og om oppheving av visse direktiver.

⁶¹ SITA EcoService, C-116/01, EC:C:2002:664, avsnitt 56.

⁶² Moncayo (2016) s. 307.

⁶³ Decision II/12, Second Conference of Parties of the Basel Convention (1994).

⁶⁴ DownToEarth, «Basel Ban Amendment becomes law» (2019).

Endringen forbyr stater listet i vedlegg III (OECD-stater, EU-stater og Lichtenstein) å eksportere «hazardous wastes» til ikke-OECD-stater. Hvorvidt det er forbudt avhenger av om det er «hazardous wastes» under art. 1(1)(b) ment for «final disposal», jf. IV-A, eller om det er «hazardous wastes», jf. art. 1(1)(a) ment for «recycling» eller lignende operasjoner, jf. IV-B.

Som redegjort for over, er det klart at skip kan defineres som «hazardous wastes», jf. art. 1(1)(a), og dermed vil det være forbudt å sende det til «recycling» i en utviklingsstat etter den nye endringen.

Dette har blitt kritisert ettersom flere ikke-OECD-land som Malaysia, Kina og Singapore, har både velutviklede opphuggingsverft, kapasitet til å gjenvinne mange skip, og gode nok prosedyrer til å håndtere farlig avfall på en miljøsikker måte. Den nye endringen utelukker disse anleggene, selv når de kan vise til en like miljøsikker gjenvinning av avfall.⁶⁵

I praksis vil endringen likevel neppe få særlig betydning. Etter avfallstransportforordningen har det som vært forbudt å sende skip til opphugging i ikke-OECD-stater siden 2015. Mange europeiske skip har likevel endt opp med å bli strandhugget i Sørøst-Asia.⁶⁶

Dette er fordi man enkelt kan unngå regelverket ved å benytte bekvemmelighetsflagg til en stat utenfor EU/EØS.⁶⁷

Dermed er det ikke sannsynlig at «The Basel Ban» vil få særlig effekt, siden det også etter Baselkonvensjonen er enkelt å omgå regelverket ved bekvemmelighetsflagg.

2.4 Prinsipper utledet fra Baselkonvensjonen

2.4.1 Suverenitetsprinsippet

Konvensjonens fortale avsnitt 6 fremhever at alle stater har «the sovereign right to ban entry or disposal of foreign hazardous wastes» i eget territorium.

⁶⁵ Aaron H. Goldberg, «Basel Ban Amendment to Restrict International Trade in Hazardous Recyclables» *The National Law Review* 2019.

⁶⁶ NGO Shipbreaking Platform, «Annual Report 2017».

⁶⁷ Engels (2012) s. 173.

Suverenitetsprinsippet innebærer at statene har eksklusiv selvbestemmelsesrett, og står fritt til å disponere over sitt eget territorium. De kan dermed selv bestemme hvordan miljøet og naturressursene innenfor egne statsgrenser skal forvaltes, uansett hvilken effekt det har på miljøet.⁶⁸

Reglene om at avfallet må få en «environmentally sound management» er basert på suverenitetsprinsippet.⁶⁹ Kravet om ESM er gjennomgående i Baselkonvensjonen, og nevnes bl.a. på forskjellige måter i fortalen.⁷⁰

I kraft av suverenitetsprinsippet har stater etter art. 4.1(a) rett til å «prohibit the import» av avfall, og dette må respekteres av eksportstatene, jf. (b) og (c). Dersom importstaten har grunn til å tro at avfallet ikke vil få en ESM på avfallsanlegget, må statene «prevent the import», jf. art. 4.2(g).

Eksportstaten må sørge for at avfallshåndteringsfasilitetene foretar en ESM av farlig avfall, jf. art. 4.2(b), og at alle personer som er involvert i prosessen tar de skritt som er nødvendig for å «prevent pollution due to hazardous wastes and other wastes arising from such management».

Det er eksportstatens ansvar å sørge for at avfall som blir eksportert får en ESM uansett hvor det ender opp, jf. art. 4.8, og dette ansvaret kan ikke føres over på import- eller transittstatene, jf. art. 4.10.

Det innebærer at hvis det viser seg at avfallet ikke vil få en ESM i importstaten, er eksportstaten forpliktet til å re-importere avfallet, jf. art. 8. Det samme gjelder hvis transporten er en «illegal traffic» på grunn av andre handlinger, f.eks. at PIC-prosedyren ikke ble fulgt, fra eksportstaten eller produsenten av avfallet, jf. art. 9.2(a).

2.4.2 Forbudet mot å volde skade

Gjennom selvbestemmelsesretten i suverenitetsprinsippet, har statene en tilsvarende rett til å kreve at deres territorium ikke blir utsatt for ødeleggelser fra handlinger i en annen stat.⁷¹

⁶⁸ Ruud og Ulfstein (2018) s. 288, Sands (2018) s. 202.

⁶⁹ Moen (2008) s. 1054.

⁷⁰ Avsnitt 8, 10, 13, 17 og 23.

⁷¹ Ruud og Ulfstein (2018) s. 288.

Dette er folkerettslig sedvanerett, og dermed bindende for alle stater. Prinsippet følger av en rekke internasjonale traktater, f.eks. Lisboa-traktaten art. 191(2) som sier at EUs politikk på miljøområdet blant annet skal bygge på prinsippet om forebyggende handling.⁷²

ICJ bekreftet i en rådgivende uttalelse fra 1996 at «the existence of the general obligation of States to ensure that activities within their jurisdiction and control respect the environment of other States or of areas beyond national control is now part of the corpus of international law relating to the environment».⁷³

I *Iron Rhine-saken* (2008) utalte ICJ at forpliktelsen innebærer at hvor utviklingen kan «cause significant harm» på miljøet, så har partene «a duty to prevent, or at least mitigate such harm».⁷⁴

Det vil si at plikten innebærer dermed et preventivt prinsipp, eller forebyggingsprinsipp, og et minimeringsprinsipp.

At statene skal minimere skade på miljøet følger av konvensjonens fortale art. 3 som sier at den mest effektive måten å beskytte helse og miljø på «from the dangers posed by such wastes is the reduction of their generation to a minimum in terms of quantity and/or hazard potential».

Minimeringsprinsippet nevnes videre i avsnitt 10, og i avsnitt 17 fremheves behovet for å fortsette utvikling og implementasjon av miljøsikker teknologi og resirkulering med sikte på «reducing to a minimum the generation of hazardous and other wastes».

En generell bestemmelse følger av art. 4.2(a) som pålegger partene en forpliktelse til å ta «appropriate measures» for å sikre at «the generation of hazardous wastes [...] is reduced to a minimum».

Art. 4.2(c) gir uttrykk for både forebyggingsplikten og minimeringsplikten. Bestemmelsen pålegger alle parter å sikre at personer som er involvert i håndteringen av farlig og annet avfall «take such steps as are necessary to prevent pollution». Dersom forurensning likevel

⁷² Treaty of Lisbon amending the Treaty on European Union and the Treaty establishing the European Community, 13. desember 2007.

⁷³ *Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons*, ICJ Rep. 226, 1996, avs. 29.

⁷⁴ *Iron Rhine Arbitration* (Belgium v. Netherlands) PCA 2008, avs. 59.

skjer, skal partene «minimize the consequences thereof for human health and the environment».

Det er med andre ord flere forpliktelser som understreker viktigheten av å forhindre eller minimere miljøskade. Prinsippene blir også mye brukt i rettspraksis.

I *Trail Smelter-saken* (1938/1941) hadde et kanadisk smelteverk ført til luftforurensning over grensen til USA. Voldgiftsretten kom til at Canada måtte betale kompensasjon for skaden smelteverket hadde gjort, og uttalte at «under the principles of international law [...], no State has the right to use or permit the use of its territory in such a manner as to cause injury by fumes in or to the territory of another or persons therein, when the case is of serious consequence and the injury is established by clear and convincing evidence».⁷⁵

Corfu Channel-saken (1949) handlet om to britiske marineskip som ble rammet av miner da passerte gjennom Albanske farvann. Storbritannia hevdet at Albania burde ha varslet om minene, selv om de ikke hadde plassert dem der selv. ICJ uttaler at det er «every State's obligation not to allow knowingly its territory to be used for acts contrary to the rights of other States».⁷⁶

Formuleringene «allow knowingly its territory to be used»,⁷⁷ og «to use or permit the use of its territory»⁷⁸ viser at staten har en forpliktelse til å hindre forurensning voldt både av statene selv og av private aktører på deres territorium.⁷⁹

Dette innebærer at statene har en forpliktelse til å sørge for at opphuggingsverft på deres territorium ikke fører til forurensning som kan føre til skade på andre staters territorium.

2.4.3 Nærhetsprinsippet

Videre skal statene foreta periodevise undersøkelser for å avgjøre om «the possibilities for the reduction of the amount and/or the pollution potential of hazardous and other wastes» som blir eksportert til andre stater, jf. art. 4.13.

⁷⁵ *Trail Smelter Arbitration* (United States v. Canada) IAT, 1938/1941, s. 1965.

⁷⁶ *Corfu Channel* (United Kingdom v. Albania) Judgment, ICJ Reports 1949, s. 22.

⁷⁷ Ibid.

⁷⁸ *Trail Smelter-saken* (1938/1941) s. 1965.

⁷⁹ Ruud og Ulfstein (2018) s. 290, Sands og Peel (2018) s. 738.

Dette er et utslag av nærhetsprinsippet, som er et grunnleggende prinsipp i Baselkonvensjonen.⁸⁰ Konvensjonens fortale art. 8 sier at «hazardous wastes and other wastes should, as far as is compatible with environmentally sound and efficient management, be disposed of in the State where they were generated».

Å begrense grensekryssende transport er et naturlig utslag av dette prinsippet, og det blir nevnt en rekke ganger i konvensjonens fortale⁸¹ og generelle bestemmelser.⁸²

2.4.4 Miljørettslig samarbeid

Konvensjonens fortale avsnitt 11 sier at statene burde ta «measures for the proper exchange of information and control» av grensekryssende transport av farlig og annet avfall.

At statene skal utveksle informasjon er et utslag av prinsippet om plikt til miljørettslig samarbeid. Prinsippet bygger på tanken om at forurensning ikke kjenner statsgrenser, og at statene derfor må samarbeide for å løse viktige miljøspørsmål.

Prinsippet nevnes i de fleste internasjonale avtaler, og er et anerkjent folkerettslig prinsipp.⁸³ Det ble brukt lenge før det ble kodifisert i rettsregler, og er nevnt så langt tilbake som i *Corfu Channel-saken* i 1949.⁸⁴

Samarbeidsplikten oversettes til en rekke mer spesifikke forpliktelser, f.eks. at partene skal samarbeide med andre parter og interesseorganisasjoner for å forbedre ESM av farlig og annet avfall, og for å forebygge ulovlig transport av farlig avfall, jf. art. 4.2(h).

Art. 10.1 pålegger partene å samarbeide for å forbedre og oppnå ESM av farlig og annet avfall. For å gjøre dette må statene blant annet «make available information» for å promotere ESM av farlig avfall, «including harmonization of technical standards and practices», jf. 10.2(a).

⁸⁰ Moen (2008) s. 1054, Mishra (2018) s. 26, Puthucherril (2010) s. 206.

⁸¹ Fortalen avsnitt 1, 2, 8 og 9.

⁸² Art. 4.2(b), (d), og 4.9(a).

⁸³ *MOX Plant Arbitration* (Ireland v. United Kingdom) ITLOS 2001, s. 82.

⁸⁴ *Corfu Channel-saken* (1949) s. 22.

I *MOX Plant-saken*⁸⁵ (2001) hevdet Irland at Storbritannia hadde brutt samarbeidsplikten ved å ikke svare på kommunikasjon og forespørsler om informasjon, og dermed tilbakeholde miljøinformasjon.

Pulp Mills-saken (2010) handlet om en konflikt mellom Argentina og Uruguay angående byggingen av en fabrikk langs elven Uruguay. Argentina hevdet at Uruguay hadde brutt samarbeidsplikten ved å ikke informere om byggingen, og at fabrikkene hadde forurenset elven, og derfor måtte stenges.

ICJ kom til at selv om Uruguay hadde brutt samarbeidsplikten ved å ikke informere Argentina om byggingen, så hadde de likevel ikke forurenset elven. Dermed kunne ikke Argentina kreve at fabrikkene skulle stenges.⁸⁶

Statene må samarbeide i å overvåke effektene av ESM av farlig avfall på helse og miljø, jf. 10.2(b), og samarbeide om å implementere «new environmentally sound low-waste technologies» for å oppnå mer effektive metoder og sikre ESM.

I *Lake Lanoux-saken* (1957) hadde bygging ved en sjø i Frankrike fått konsekvenser for vannføringen i en elv som munnet ut i Spania. Her kom ICJ til at samarbeidsplikten innebærer en forhandlingsplikt når statene utførte aktiviteter som kunne medføre skade på en annens territorium.⁸⁷

Å håndheve nasjonale og internasjonale lover og regler, er også en del av samarbeidsplikten. Etter art. 4(3) skal all «illegal traffic» være en kriminell handling.

«Illegal traffic» defineres i art. 9, jf. art. 2.21 som eksport som skjer uten å notifisere importstaten, uten samtykke fra import- og transitstater, hvor samtykket er tvunget frem, dokumentene ikke stemmer med transporten, og hvor transporten ender med dumping av avfallet.

Dette innebærer at dersom statene ikke utfører PIC-prosedyren, jf. art. 6 og likevel foretar en eksport, så vil det være en kriminell handling.

⁸⁵ *MOX Plant-saken*, avs. 95.

⁸⁶ *Pulp Mills on the River Uruguay* (Argentina v. Uruguay) ICJ Rep. 2010, avs. 281.

⁸⁷ *Lake Lanoux Arbitration* (France v. Spain) IAT 1957, avs. 15-16.

Etter art. 4(4) skal statene ta «appropriate legal, administrative and other measures to implement and enforce» konvensjonens bestemmelser, og dette inkluderer å «prevent and punish» brudd på konvensjonen.

Dersom eksporten er «illegal traffic» må eksportstaten importere avfallet tilbake og sørge for en ESM, jf. 9(2)(a). Dersom importstaten er skyld, så skal importstaten sørge for en ESM, og «the Parties concerned, shall co-operate, as necessary» for å få til det, jf. art. 9(3). Dersom det verken er import- eller eksportstatens skyld at det foreligger en «illegal transport», skal partene eller andre stater «ensure, through co-operation» at avfallet får en ESM, jf. art. 9(4).

Til slutt skal alle stater vedta nasjonalt lovverk for å «prevent and punish illegal traffic», og statene skal samarbeide for å sørge for dette, jf. art. 9(5).

2.4.5 Prinsippet om at forurenseren skal betale

I konvensjonens fortale avsnitt 5 fremkommer det at «the generator should carry out the duties with regard to the transport and disposal of hazardous wastes» på en måte som er i samsvar med beskyttelsen av miljøet, «whatever the place of disposal».

Dette innebærer at selv om et skip er sendt til hugging i et annet land, så vil «the generator» være ansvarlig for at avfallet får en miljøsikker eksport og behandling.

«Generator» defineres som enhver person «whose activity produces hazardous wastes or other wastes» eller, hvis det er kjent «the person who is in possession and/or control of those wastes», jf. art. 2(18).

Baselkonvensjonen gjelder forsendelse av farlig avfall, og den som har produsert farlig avfall vil dermed være eksportstaten. Det er også eksportstaten som er «in possession and/or control» av avfallet.

Det er et utslag av prinsippet om at forurenseren skal betale (PPP⁸⁸). Prinsippet bygger på anbefalinger fra OECD, hvor en forurensere som pålegges tiltak for å redusere forurensning til et akseptabelt nivå, selv må dekke kostnadene for dette.⁸⁹ Dermed bør den som forårsaket forurensningen, også bære kostnadene i å rydde opp i skadene.

⁸⁸ «Polluter-Pays Principle».

⁸⁹ *Recommendation of the Council on the Implementation of the Polluter-Pays Principle*, C(74)233.

Prinsippet om at forurenseren skal betale har bred støtte i det internasjonale samfunnet, er inntatt i en rekke internasjonale avtaler og avgjørelser.⁹⁰ Det følger av Lisboa-traktaten art. 191.2 at EUs miljøbestemmelser skal bli basert på blant annet prinsippet om at forurenseren betaler, og mange EU-lover og avgjørelser reflekterer dette.⁹¹

Prinsippet er ikke like anerkjent på et internasjonalt nivå, men enkelte erklæringer viser likevel til en litt svakere terminologi av prinsippet. Det følger f.eks. av Rio-erklæringen⁹² Prinsipp 16 at statene skal ta i betraktning «the approach that the polluter should, in principle, bear the costs of pollution».

Det følger av art. 4.2(c) at «persons involved in the management» av farlig avfall må ta nødvendige skritt for å «prevent pollution» og hvis forurensning skjer «minimize the consequences thereof for human health and the environment»

Hva nødvendige skritt innebærer, og hvilke kostnader dette utgjør er uklart. Det er klart at prinsippet om at forurenseren skal betale inkluderer kostnader for å forhindre og kontrollere forurensning, men det er uklart om det også inkluderer kostnader for «decontamination, clean-up and reinstatement».⁹³

I praksis mellom statene blir kostnadene ofte delt mellom forurenseren og offeret for forurensningen.⁹⁴

På grunn av problemene med å anvende Baselkonvensjonen på skipsopphugging, har det vært vanskelig å anvende dette prinsippet i praksis. Dersom skipseieren får intensjon om å hugge skipet på åpent hav, eller når skipet allerede er i havn i opphuggingsstaten, finnes det ingen grensekryssende transport og dermed ingen eksportstat.

Det gir heller ikke mening at siste havn som skipet var innom forut for opphugging skal være ansvarlig for oppryddingskostnadene, ettersom de bare har jurisdiksjon over skipet dersom det ligger i deres havn eller seiler under deres flagg.

⁹⁰ Sands og Peel (2018) s. 240.

⁹¹ Emmanuel Yujuico, «Demandeur pays: The EU and funding improvements in South Asian ship recycling practices» *Transportation Research Part A* 2014, s. 240-251, på s. 346.

⁹² Rio Declaration on Environment and Development 1992

⁹³ Sands og Peel (2018) s. 244.

⁹⁴ Ibid.

Det er likevel hevdet i juridisk teori at hvis skip regnes som farlig avfall, så er det ingen tvil om at forurenseren er skipseieren.⁹⁵

2.4.6 Felles, men differensiert ansvar

Det følger av konvensjonens fortale avsnitt 21 at stater må anerkjenne «the need to promote the transfer technology» for sikker håndtering av farlig avfall «locally, particularly to the developing countries».

Dette kalles prinsippet om felles, men differensiert ansvar (CBDR⁹⁶), og det inneholder to elementer. For det første at miljøbeskyttelse er et felles ansvar som alle stater deler, og for det andre at stater har ulike forutsetninger til å forhindre, redusere, og kontrollere en miljøtrussel.

Dette innebærer at industriland har tyngre forpliktelser til å redusere forurensning enn utviklingsland. Det er basert på ideen om at industriland har bidratt mer til miljøødeleggelser, er kommet lengre i utviklingen, og har større kapasitet til å mitigere kostnadene ved å kontrollere miljøtrusselen.⁹⁷

Prinsippet innebærer at det skal opprettes mekanismer for å yte finansiell, teknologisk og annen assistanse for å hjelpe utviklingsland med å implementere sine juridiske forpliktelser.⁹⁸

Det kan også pålegges strengere miljøbeskyttelseskrav til industriland, eller gi mer tid til å implementere standarder til utviklingsland.⁹⁹

Baselkonvensjonen art. 10.2(d) sier at statene må samarbeide i «the transfer of technology and management systems» relatert til håndteringen av farlig og annet avfall. De skal også samarbeide «in developing the technical capacity among Parties, especially those which may need and request technical assistance in this field».

Bestemmelsen er imidlertid avhengig av at partene har gjort slik overføring av teknologi og håndteringssystemer som en del av sitt nasjonale regelverk.

⁹⁵ Karim (2018) s. 31.

⁹⁶ «*Common But Differentiated Responsibility*».

⁹⁷ Yujico (2014) s. 347.

⁹⁸ Sands og Peel (2018) s. 247.

⁹⁹ Karim (2018) s. 38.

Videre skal statene assistere utviklingsland med å implementere art. 4.2(a)-(d), jf. art. 10.3, og ta i betraktning utviklingslands behov når man promoterer utviklingen av sikre håndteringsmekanismer for farlig og annet avfall, jf. art. 10.4.

Partene skal ta hensyn til de forskjellige staters behov for overføring av «training and technology [...] regarding the management of hazardous and other wastes and the minimization of their generation», jf. art. 14.1.

2.4.7 Miljømessig rettferdighet

Stater må anerkjenne det økende behovet for å forby grensekryssende transport av farlig avfall til andre stater, særlig utviklingsland, jf. fortalen avsnitt 7. Videre må de ta hensyn «the limited capabilities of the developing countries to manage» farlig og annet avfall, jf. fortalen avsnitt 20.

En generell bestemmelse følger av art. 4.13 sier at statene må foreta jevnlig undersøkelser for å avgjøre om de kan redusere mengden farlig avfall som blir sendt til andre stater, og da særlig til utviklingsland.

Prinsippet henger sammen med CBDR. Men istedenfor at stater skal anerkjenne utviklingslands spesielle behov ved å bidra med teknologioverføring og trening, er det basert på tanken om at industriland ikke skal betale seg ut av sine miljørettslige forpliktelser. De skal ikke overføre alt ansvar for en miljø sikker resirkulering over på fattige utviklingsland.

Industriland som tillater å sende skip til opphugging i utviklingsland med dårlig implementering av menneskerettigheter og arbeidsstandarder, vil handle i strid med prinsippet om miljømessig rettferdighet.¹⁰⁰

Den nye endringen som forbyr OECD-stater å sende farlig avfall til ikke-OECD-stater er basert på tanken om miljømessig rettferdighet, ettersom den i prinsippet forbyr all handel med utviklingsland. Det er dermed ikke mulig for industriland å betale seg ut av forpliktelsene sine ved å sende farlig avfall til stater som ikke er i stand til å ta imot avfallet.

¹⁰⁰ Karim (2018) s. 40.

3 Hongkong-konvensjonen

3.1 Innledning

I dette kapitlet skal det vurderes i om Hongkong-konvensjonen opprettholder et «equivalent level of control» som Baselkonvensjonen, ut fra de miljørettslige prinsippene som ble utledet i forrige kapittel.

The Hong Kong Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships (Hongkong-konvensjonen) ble vedtatt 15. mai 2009. Konvensjonen har ikke trådt i kraft.

Ikrafttredelse skjer 24 måneder etter at tre minimumsvilkår er oppfylt, jf. art. 17. Minst 15 land må ha ratifisert konvensjonen, de må til sammen representere minst 40 prosent av verdens bruttotonnasje, og ha hatt minst tre prosent av verdens skipsgjenvinningsvolum.

Per desember 2019 har 13 stater, som representerer 29,42 prosent av bruttotonnasjen, og 0,56 prosent av gjenvinningsvolumet ratifisert konvensjonen.¹⁰¹

Det har vært stilt spørsmål om det er mulig å oppnå tre prosent av skipsgjenvinningsvolumet, siden det forutsetter at en av de store opphuggingsstatene ratifiserer konvensjonen.¹⁰²

I november 2019 kunngjorde indiske myndigheter at de ønsker å tre inn i Hongkong-konvensjonen. India resirkulerer mellom 25 og 35 prosent av verdens bruttotonnasje, og er dermed avgjørende for at konvensjonen skal tre i kraft.¹⁰³

3.2 Anvendelsesområde

3.2.1 Skip

Konvensjonen kommer til anvendelse på alle skip som er registrert i en part eller som opererer under en parts myndighet, jf. art. 3.1.1.

¹⁰¹ IMO, «*Germany accedes to ship recycling convention*» 2019.

¹⁰² Damien Devault, Briax Beilvert og Peter Winterton, «Ship breaking or scuttling?» *Environ Sci Pollut Res* (2017) s. 25741-25744, på s. 25759.

¹⁰³ Norges Rederiforbund, «India støtter internasjonalt regelverk for resirkulering av skip» 2019.

«Ship» defineres som «a vessel of any type whatsoever operating or having operated in the marine environment», jf. art. 2.7. Det følger videre at dette omfatter blant annet ubåter, flytende plattformer, og skip som blir tauet.

Dermed kommer ikke definisjonsproblemene i Baselkonvensjonen inn. Ved at det slås fast at et skip som blir tauet fortsatt er et skip, har det ikke noe å si om det ikke er «seaworthy».

Etter art. 3.2 utelukkes «warships, naval auxiliary» og andre skip som blir eid eller operert av en part under «government non-commercial service». Konvensjonen utelukker også skip under 500 bruttotonn, og skip som bare opererer i det nasjonale farvann til flaggstaten, jf. art. 3.3.

En slik distinksjon mellom små og store skip er vanlig i maritime avtaler, siden det ville være svært upraktisk å pålegge like regler for en stor oljetanker og en liten fiskebåt.¹⁰⁴

Likevel er det ingen sammenheng mellom tidligere bruk av skipet, og hvilken miljøskade en eventuell opphugging av skipet kan føre til. Det kan også argumenteres for at spesielt krigsskip burde ha en strengere regulering enn andre skip, fordi de oftere inneholder mer av de farlige materialene.

Som et eksempel er det franske krigsskipet *Clemenceau*. Flere kilder tilsa at skipet hadde 130 tonn med asbest og andre giftige stoffer om bord.¹⁰⁵

Etter Hongkong-konvensjonen vil ikke reglene komme til anvendelse på skip som *Clemenceau*, selv om det inneholder store mengder farlige stoffer som bør tas hånd om på en miljøsikker måte.

Unntaket strider mot konvensjonens overordnede formål, som er en miljøsikker resirkulering av skip. Skipene burde, som alle andre skip, være underlagt konvensjonens bestemmelser når de skal tas ut av drift og resirkuleres.¹⁰⁶

Ettersom verken Baselkonvensjonen eller avfallsforordningen utelukker slike skip, vil Hongkong-konvensjonen ikke utvise et «equivalent level of control» på dette området.

¹⁰⁴ Matz-Lück (2010) s. 100.

¹⁰⁵ Florent Pelsy, «The Blue Lady Case and International Issue of Ship Dismantling», *4/2 Law, Environment and Development Journal* (2008), s. 135-148, på s. 145.

¹⁰⁶ Karim (2010) s. 216.

3.2.2 Opphuggingsverft

Konvensjonen kommer også til anvendelse på opphuggingsverft («Ship Recycling Facilities»), som opererer under en parts jurisdiksjon, jf. art. 3.1.2.

Opphuggingsverft defineres i art. 2.11 som «a defined area that is a site, yard or facility used for the recycling of ships».

Ved at det eneste kravet til et verft er at det er et definert område som brukes til resirkulering av skip, er det klart at strandhugging også faller inn under konvensjonens definisjon. Dette er viktig siden konvensjonen stiller klare krav til opphuggingsverftene.

Siden Baselkonvensjonen ikke egentlig omfatter skipsopphugging, har den ingen definisjon av opphuggingsverft. Den sier at avfall skal håndteres etter ESM «whatever the place of disposal», jf. fortalen avsnitt 4 og 5.

Baselkonvensjonen art. 4.2(b) krever at partene må sørge for at det er adekvate avfallshåndteringsfasiliteter, «to the extent possible, within it, whatever the place of their disposal».

Et opphuggingsverft vil falle inn under Baselkonvensjonens virkeområde dersom det har adekvat avfallshåndteringsfasiliteter.

De verftene som driver strandopphugging kutter skipene opp på stranden, oljer renner ut i havet, materialer blir lagret på land eller solgt på lokale markeder. Det er klart at dette ikke er en adekvat måte å håndtere avfallet på.

Strandhugging vil dermed ikke falle inn under Baselkonvensjonens virkeområde.

Det vil dermed ikke være tillatt å sende skip til strandopphugging etter Baselkonvensjonen, og ved at Hongkong-konvensjonen tillater det opprettholder det ikke et «equivalent level of control» som Baselkonvensjonen på dette området.

3.3 Prinsippene fra Baselkonvensjonen

3.3.1 Suverenitetsprinsippet

Baselkonvensjonen gir alle stater en rett til å nekte import av farlig avfall, og setter opp en prosedyre for forhåndsgodkjent samtykke fra alle berørte parter før en eventuell transport av avfall.

Hongkong-konvensjonen har ingen tilsvarende prosedyre for å stille vilkår til, nekte eller forby import av gamle skip. Det er heller ingen mekanismer for at transittstaten kan stille vilkår til eller nekte transport av et skip gjennom sine farvann.¹⁰⁷

Dermed må statene tillate uskyldig gjennomfart («innocent passage») av fremmede skip i sine territorialfarvann, jf. Havrettskonvensjonen art. 24. Gamle skip som inneholder farlige oljer og stoffer, kan dermed forurensne havene de seiler gjennom på vei mot opphuggingsverftet.

Det følger et unntak i art. 10 hvor man kan nekte «wilful and serious pollution». Dette er imidlertid et veldig strengt krav, og selv om skipet fører til forurensning på veien er det ikke gitt at det når opp til kravet.

At konvensjonen tillater stilletende grensekryssende transport, er beskrevet som en stor svakhet ved regelverket.¹⁰⁸

Hongkong-konvensjonen utviser ikke et «equivalent level of control» når det gjelder ivaretagelse av suverenitetsprinsippet.

3.3.2 Forbudet mot å volde skade

Stater har som nevnt, i kraft av suverenitetsprinsippet, en rett til å kreve at deres territorium ikke blir utsatt for ødeleggelser fra handlinger fra en annen stat. Dette innebærer at statene har en forpliktelse til å forebygge og minimere miljøforurensning, slik at de ikke volder miljøskade i en annen stat.¹⁰⁹

¹⁰⁷ Karim (2015) s. 97-98.

¹⁰⁸ Ibid., Moncayo (2016) s. 307.

¹⁰⁹ *Iron Rhine-saken* (2008) avs. 59.

Plikten til å forhindre forurensning gjør seg utslag blant annet i bestemmelsene om «grønn skipsbygging».

Et av hovedproblemene med skipsopphugging har vært den dårlige håndteringen av farlige stoffer og materialer. Hongkong-konvensjonen innfører begrensninger på oppbevaring, installasjon og bruk av farlige materialer om bord i skipet og i skipets struktur, jf. Reg. 4.

Alle skip er forpliktet til å ha en «Inventory of Hazardous Materials» (IHM) om bord i skipet, gjennom hele skipets driftstid («operating life»), jf. Reg. 5. Listen skal identifisere, lokalisere og spesifisere omtrentlig mengde av farlige materialer som blir listet opp i vedlegg I og II.

Gjennom IHM vil skipseieren ha en oversikt over farlige materialer som f.eks. asbest, PCB og ozon-nedbrytende stoffer som skipet kan inneholde, og dette vil på sikt hjelpe opphuggingsstatene med å foreta en miljøsikker resirkulering av skipet.

For nye skip, bygget etter ikrafttredelsen av konvensjonen, er det et absolutt forbud mot å benytte materialer i vedlegg I, og et krav om å føre materialer i vedlegg II inn i IHM, jf. Reg. 5.1.

Eksisterende skip får et modifisert krav om å føre materialer i vedlegg I inn i IHM, og ikke benytte slike materialer etter ikrafttredelsen. Det oppfordres å liste materialer i vedlegg II i IHM, men det er ikke et krav, jf. Reg. 5.2.

Baselkonvensjonen er ikke designet for å ramme skip, og har dermed ingen tilsvarende bestemmelser som regulerer skipets design, konstruksjon, drift og vedlikehold. Likevel kan bestemmelsene som krever at statene minimerer produksjon av «hazardous wastes» tolkes til å pålegge en forpliktelse om «grønn skipsbygging».¹¹⁰

Et annet utslag av forebyggingsplikten finner man i flaggstatens undersøkelsesplikt. Etter Reg 10, jf. art. 5 er flaggstatsadministrasjonen pålagt å undersøke skipet etter IMO-retningslinjene. Dersom skipet og IHM er i overenstemmelse etter en innledende undersøkelse, skal skipet få utstedt et «International Certificate on Inventory of Hazardous Materials», jf. Reg. 10.1.1.

¹¹⁰ Karim (2018) s. 66.

Undersøkelsen skal gjentas minst hvert femte år, og skipseieren kan be om en ny undersøkelse dersom det oppstår en endring i skipets struktur, utstyr, systemer eller materialer før den tid, jf. Reg. 10.1.2-10.1.3.

Den siste undersøkelsen skal sikre at IHM er i samsvar med Reg. 5, at resirkuleringsplanen gjenspeiler informasjonen i IHM, og at den inneholder informasjon om skipets bygging og vedlikehold, informasjon om «Safe-for-entry and Safe-for-hot-work conditions», og at opphuggingsverftet er autorisert, jf. Reg. 10.4.1-10.4.3. Dersom alt stemmer, blir skipet verifisert og får et «International Ready for Recycling Certificate», jf. Reg. 11.11.

Disse bestemmelsene er et utslag av prinsippet om å følge skipet «fra vugge til grav». Ved at skipet gjennomgår flere undersøkelser for å avdekke at det som står i IHM er i samsvar med skipets tilstand, vil på sikt forhindre forurensning. Det er fordi skipsopphuggingsverftene får vite akkurat hva skipet inneholder og hvor det er plassert når de skal starte resirkuleringsprosessen, og det legger opp til en tryggere resirkulering.

I *Pulp Mills-saken* (2010) uttaler ICJ at det preventive prinsipp «has its origins in the due diligence that is required of a State in its territory».¹¹¹

«Due diligence» kan oversettes til en slags aktsomhetsplikt som innebærer «the adoption of appropriate rules and measures, but also a certain level of vigilance in their enforcement and exercise of administrative control applicable to public and private operators, such as monitoring of activities undertaken by such operators.»¹¹²

Overvåking av skipsopphuggingsaktiviteter er i juridisk teori blitt beskrevet som veldig viktig. Det er likevel liten overvåkning av opphuggingsstaten på skipsopphuggingsverftene i praksis.¹¹³

Reg. 15.1 pålegger opphuggingsstaten å etablere lovverk for å sikre at verftene er «designed, construed, and operated in a safe and environmentally sound manner» i samsvar med konvensjonen.

¹¹¹ *Pulp Mills-saken* (2010) avs. 187.

¹¹² Ibid.

¹¹³ Karim (2018) s. 27.

Opphuggingsstatene skal opprette mekanismer for å autorisere verft i samsvar med konvensjonen, og sørge for opprettelse og effektiv bruk av «inspection, monitoring and enforcement provisions», jf. Reg 15.2-3.

Dette er en slik «monitoring of activities» som blir nevnt i *Pulp Mills-saken*. Det er likevel få bestemmelser som sier noe om hva som skal til for at verftet skal bli godkjent, eller hva slags aktører som skal sørge for autoriseringen.

Verftene skal blant annet sikre «safe and environmentally sound management» av alle farlige materialer og avfall som blir fjernet fra skipet, og det skal opprettes «waste management and disposal sites», jf. Reg. 20.2-3.

Det kreves imidlertid at alt avfall som blir fjernet skal bli «kept separate from recyclable materials and equipment», og skal bli lagret på en passende måte og bare flyttes dersom det håndteres på en «environmentally sound manner», jf. 20.4. Hva «environmentally sound management» innebærer blir ikke definert noe sted i konvensjonen.

Under konvensjonens forhandlinger foreslo miljøorganisasjonen Greenpeace å innta en bestemmelse som ville «ensure that ship recycling operations taking place on intertidal flats, or ocean beaches or other working platforms which prevent: rapid access to ships by emergency equipment; the ability to utilize cranes and lifting equipment at all times alongside vessels; and the possibility of full containment of pollutants during all cutting and stripping operations, are prohibited.»¹¹⁴

Dette ville i prinsippet innebære et forbud mot beaching. Forslaget ble imidlertid ikke tatt med, etter motstand fra både shipping-industrien og gjenvinningsstatene.¹¹⁵

Myndighetene i India beskrev «beaching» som «the most efficient and cost effective method for recycling of ships» som hadde vært «in successful existence for several years [...] and this has posed no threat to the environment».¹¹⁶

¹¹⁴ Karim (2018) s. 85 som viser til en uttalelse fra Greenpeace International.

¹¹⁵ Ibid.

¹¹⁶ Puthucherril (2010) s. 183.

Skadevirkningene til strandopphugging er likevel godt dokumentert. Tungmetaller renner ut i havet og fører til havforurensning, giftige gasser slippes ut gjennom brenning av avfall og når arbeiderne kutter opp skroget. Det er klart at det foreligger en trussel mot miljøet.

Istedenfor et forbud, setter Reg. 17.1 generelle krav til opphuggingsverftene om at de må etablere systemer, prosedyrer og teknikker som ikke fører til helserisiko hos arbeiderne, og som vil «prevent, reduce, minimize and to the extent practicable eliminate adverse effects» på miljøet fra skipsopphuggingen.

Videre må verftene bare godta skip som er i overensstemmelse med konvensjonens krav, som de er autorisert til å gjenvinne, og som innehar nødvendig dokumentasjon for autorisasjon, jf. Reg. 17.2.

Bestemmelsen er vagt formulert, og gir ingen anvisninger på tekniske krav eller generelle forbud mot farlige praksiser. Ved at det ikke er noe forbud mot strandhugging, kan innebære at statene bryter med forpliktelsen om å ikke volde miljøskade i en annen stat.

Det er imidlertid ikke slik at enhver form for miljøforurensning er tilstrekkelig til å bryte prinsippet, jf. *Trail Smelter-saken* (1941). Her uttalte voldgiftsretten at saken måtte være av «serious consequence and the injury is established by clear and convincing evidence».¹¹⁷

Dette ble fulgt opp i *Pulp Mills-saken* (2010) hvor ICJ sier at staten er forpliktet til å «use all means at its disposal in order to avoid activities in its territory, or in any area under its jurisdiction, causing significant damage to the environment of another State»¹¹⁸

Formuleringene «serious consequence» og «significant damage» tilsier at det må foreligge en kvalifisert form for skade. Enhver form for miljøskade vil ikke føre til brudd på forpliktelsen.

Hvorvidt det foreligger en kvalifisert form for skade må vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle, ut fra sakens bakgrunn og andre omstendigheter.¹¹⁹

¹¹⁷ *Trail Smelter Arbitration* (1941) s. 1965.

¹¹⁸ *Pulp Mills* (2010) s. 101.

¹¹⁹ Ruud og Ulfstein (2018) s. 290, Sands og Peel (2018) s. 740 og 744.

I juridisk teori er det hevdet at forurensningen som kommer av beaching skjer i staten selv, og har begrenset grensekryssende effekt.¹²⁰ Det kan tale for at den ikke når opp til kravet om en kvalifisert form for skade.

På den annen side er det bevist at strandhugging har ført til en rekke miljøproblemer, både når det gjelder luftforurensning og vannforurensning. Forurenset luft blir ført med vinden over til andre stater, og forurenset havvann gjennom regnet. Forurensning i havet har ført til utryddelsen av en rekke fiskearter, og de er ikke nødvendigvis knyttet til den aktuelle staten.¹²¹

Det er klart at beaching kan føre til grensekryssende skade som kan føre til brudd på prinsippet om å ikke volde skade.

Baselkonvensjonen forbyr i prinsippet beaching, ved at det er forbudt å sende skip til opphugging i utviklingsland gjennom «The Ban Amendment». Den absolutt vanligste metoden for resirkulering av skip er beaching, og denne metoden blir brukt av alle de store resirkuleringslandene, deriblant India.

India har som nevnt annonsert at de ønsker å tiltre Hongkong-konvensjonen, og etter de har ratifisert den vil det være mulig for parter av konvensjonen å resirkulere skipene sine der.

Hongkong-konvensjonen inneholder med andre ord en rekke bestemmelser som ivaretar forebyggingsplikten gjennom at statene må kontrollere sine aktører, og minimeringsplikten ved at det ikke er tillatt å bruke enkelte stoffer og materialer under byggingen av skip.

Konvensjonen inneholder likevel ingen bestemmelser som forbyr farlige praksiser, og i prinsippet er det tillatt å sende skip til opphugging i utviklingsland. Dette anses for å være avgjørende, siden Baselkonvensjonen forbyr det samme.

Dette innebærer at Hongkong-konvensjonen ikke utviser et «equivalent level of control» som Baselkonvensjonen når det gjelder ivaretagelse av forbudet mot å volde skade.

¹²⁰ Karim (2010) s. 219.

¹²¹ Nøst et al. (2015) s. 11378.

3.3.3 Nærhetsprinsippet

Som nevnt er nærhetsprinsippet et viktig prinsipp i Baselkonvensjonen, som krever at håndtering og disponering av avfall helst skal skje i staten det er produsert, jf. fortalen avs. 5. Dette henger sammen med at ansvaret for en ESM av farlig avfall ikke kan overføres til import- eller transittstaten, jf. art. 4(10).

Hongkong-konvensjonen inneholder ingen bestemmelser som ivaretar nærhetsprinsippet.¹²² Dette har blitt kritisert av mange i juridisk teori. Det har blitt hevdet at istedenfor å søke å behandle avfallet der det er produsert, så forfekter konvensjonen et «Not In My Back Yard»-syn, hvor den eneste intensjonen er å sikre at gamle skip ikke ligger og ruster i vestlige havner.¹²³

Det kan imidlertid argumenteres for hvor anvendelig nærhetsprinsippet er på skipsopphuggingstilfellene, ettersom det strider mot skipsfarts natur å begrense grensekryssende transport.

Det er ikke ønskelig at skip bare skal oppholde seg i nasjonale farvann, og neppe hensiktsmessig at de skal hugges i samme stat som de ble bygget.

Dersom man imidlertid likevel skulle benytte nærhetsprinsippet på opphuggingstilfellene, ville man etter Baselkonvensjonen uansett kunne unntas skipsopphugging gjennom art. 4.9(b). Bestemmelsen sier at dersom avfallet er «required as a raw material for recycling or recovery industries» i importstaten, så er det tillatt med grensekryssende transport.

Skipsopphugging er som kjent en resirkuleringsindustri i utviklingslandene, og dermed ville alle skip sendt til hugging kunne unntas etter denne bestemmelsen.

Dermed vil Hongkong-konvensjonen utvise et «equivalent level of control» som Baselkonvensjonen på dette området, selv om det ikke inneholder noen bestemmelser som ivaretar nærhetsprinsippet.

¹²² Moncayo (2016) s. 304.

¹²³ Puthucherril (2010) s. 178, og Mishra (2018) s. 26.

3.3.4 Miljørettslig samarbeid

Samarbeidsplikten kommer til uttrykk gjennom bestemmelser som fordrer samarbeid og informasjonsutveksling mellom statene og til IMO.

Etter Hongkong-konvensjonen er skipseieren forpliktet til å informere flaggstaten om sin intensjon om å resirkulere skipet, slik at de kan starte undersøkelsene og sertifiseringen som konvensjonen påkrever, jf. Reg. 24.1, jf. art. 2.2. Opphuggingsverftet skal notifisere havnestaten, og gi all nødvendig informasjon knyttet til resirkuleringen, jf. Reg. 24.2, jf. 2.3.

Når skipet er ferdig resirkulert, skal verftet sende et «Statement of Completion» til havnestaten, og en kopi av dette skal sendes til flaggstaten eller den autoriserte organisasjonen som utstedte «International Ready for Recycling Certificate» forut for resirkulering, jf. Reg. 25.

Bestemmelsene legger imidlertid bare opp til informasjonsutveksling mellom aktører i samme stat, og står i kontrast til Baselkonvensjonens PIC-prosedyre som fordrer informasjonsutveksling mellom import-, eksport-, og transittstat.

Art. 1.3 pålegger partene å samarbeide «for the purpose of effective implementation» og samsvar med konvensjonen. Etter art. 9.1 skal partene samarbeide i å oppdage brudd på konvensjonen.

Dersom det er «sufficient evidence» at et skip bryter bestemmelser i konvensjonen, kan parten som har bevisene be om en undersøkelse av skipet når det ankommer en annen parts havn. Deretter skal en rapport på undersøkelsene sendes til flaggstatsadministrasjonen, staten som ber om undersøkelse og til IMO, jf. art. 9.2.

Det samme gjelder om det er «sufficient evidence» om at et opphuggingsverft bryter bestemmelser i konvensjonen, jf. art. 9.4. Dersom det blir påvist brudd, så skal partene informere flaggstatsadministrasjonen med bevis om bruddet, jf. art. 10.

Ved at undersøkelsene skjer av staten selv, så er det ikke sikkert at de kommer til å få særlig effekt. Opphuggingsstaten og flaggstaten vil ønske å opprettholde industrien, og det er dermed en fare for at de underrapporterer brudd.

Reglene om havnestatskontroll kan være et middel for å overvinne svak flaggstatskontroll.¹²⁴ Hongkong-konvensjonen gir havnestaten mulighet til å inspisere skipet før det sendes til resirkulering, jf. art. 8.1.

Undersøkelsen er begrenset til å verifisere at skipet har en IHM eller et gyldig «International Ready for Recycling Certificate». Dersom skipet ikke innehar et gyldig sertifikat, eller hvor skipets tilstand eller utstyr ikke samsvarer med IHM, kan havnestaten gjennomføre en detaljert inspeksjon av skipet på bakgrunn av IMO-retningslinjene, jf. art. 8.

Ved at en uavhengig part undersøker skipet forut for resirkuleringen, vil det være større sjanse for å oppdage om skipet inneholder stoffer som verftet ikke kan håndtere. Det finnes ingen bestemmelser om hva som skal skje, eller hvem som har ansvar dersom det viser seg at det ikke er samsvar mellom skipet og IHM under kontrollen.¹²⁵

Videre kan det være vanskelig å finne ut av hvilke stoffer skipet inneholder, og i hvilke mengder de er uten å foreta nærmere undersøkelser. Dette er et problem, ettersom unødig forsinkelse eller forvaring av skipet utløser en rett på kompensasjon, jf. art. 11.2. Dette kan føre til at IHM-verifikasjonen blir redusert til en enkel visuell kontroll.¹²⁶

Dersom skipet handler i strid med konvensjonens krav har havnestaten rett til å «warn, detain, dismiss, or exclude» skipet fra sine havner, jf. art. 9(3). Brudd på konvensjonen skal være forbudt etter nasjonal rett, jf. art. 10(1), enten ved å anvende sanksjoner i nasjonal lovgivning, eller rapportere skipet til skipets flaggstat, jf. art. 10(2).

Dette innebærer at Hongkong-konvensjonen lar det være opp til partene selv å avgjøre hva sanksjonene på brudd skal være. Dette er en svakere regulering enn Baselkonvensjonen som kriminaliserer all urettmessig grensekryssende transport.

Ved at det er opp til statene selv, kan det føre til at gjenvinningsstater og flaggstater velger å ha et svakere håndhevelses- og sanksjonsregelverk for å virke mer konkurransedyktige på markedet.

Selv om Baselkonvensjonen kriminaliserer brudd på konvensjonen, har det ikke vært så lett å gjennomføre i praksis. Det er fordi konvensjonen pålegger ansvar på eksportstaten, som i

¹²⁴ Engels (2012) s. 107-108 og 110, Karim (2015) s. 146.

¹²⁵ Matz-Lück (2010) s. 100.

¹²⁶ Puthucherril (2010) s. 183.

mange tilfeller vil bli havnestaten. Det har bare vært et par tilfeller hvor noen har blitt straffet for å sende skip mot hugging etter dette regelverket, som f.eks. i *Sandrien-saken* hvor transporten var forbudt etter avfallsforordningen.

Selv om Baselkonvensjonen har bestemmelser som er av høyere kontroll enn Hongkong-konvensjonen, fungerer de ikke i praksis. Dermed utviser Hongkong-konvensjonen et «equivalent level of control» som Baselkonvensjonen når det gjelder internasjonalt samarbeid.

3.3.5 Prinsippet om at forurensere skal betale

Baselkonvensjonen legger ansvaret for en ESM av farlig avfall på eksportstaten, og dermed er det eksportstaten som er forurensere.

Hvem som er forurensere i skipsopphuggingstilfellene er vanskelig å avgjøre.

Når skipet blir hugget opp på en strand i et utviklingsland, er det naturlig å tenke at opphuggingsanlegget er «forurensere». Det er her forurensningen skjer, og det er dermed opphuggingsstaten som fører til forurensningen.

At skipseieren er «forurensere» stemmer med den allmenne rettsoppfatning, ettersom det er han som har hatt fordeler av skipet gjennom driftstiden og fått økonomisk utbytte av skipet. Dette er spesielt klart dersom skipseieren har hatt ansvaret for skipet helt siden byggingen av skipet, siden han da kunne valgt materialer som var mer miljøvennlige.

Dersom forurensere er skipseieren, vil PPP til dels bli ivaretatt gjennom de nevnte reglene om «Inventory of Hazardous Materials». Gjennom disse reglene må skipseieren velge mer miljøvennlige materialer, og potensielt dyrere materialer. Skipseieren må også velge et verft som er i samsvar med konvensjonen, og det kan tenkes at de opererer med høyere priser enn et verft som ikke er autorisert.

På den andre siden selges skip ofte til en såkalt «cash buyer» i ukene forut for resirkulering av skipet, og de har dermed ikke hatt noe særlig økonomisk utbytte av skipet siden det skal selges til et opphuggingsverft.

Likevel så er «cash buyeren» klar over hva skipet inneholder når han kjøper skipet, og har gjort et informert valg i å kjøpe et skip som er potensielt miljøfarlig. Det stemmer dermed godt at skipseieren skal være forurenseren.

Likevel vil det fortsatt være store kostnader knyttet til å fjerne de farlige materialene som er listet opp i IHM. Dermed vil hovedansvaret for en sikker resirkulering likevel pålegges gjenvinningsstaten.

Skipseieren blir videre betalt markedspris for skrapmetall av opphuggingsstaten, og slipper å betale for håndteringen av farlig avfall. Hadde skipseieren valgt å hugge skipet i et industriland, ville han sannsynligvis blitt påført kostnader ved resirkuleringen.¹²⁷

Etter prinsippet om at forurenseren skal betale, burde den økonomiske byrden ved å fjerne de farlige materialene fra skipet falle på skipseieren.¹²⁸

Konvensjonen definerer stoffene som «hazardous» og pålegger skipseieren å føre dem inn i IHM, men stiller ingen spesifikke krav om hvordan farlige materialer bør håndteres forut for resirkulering.

Under forhandlingene til Hongkong-konvensjonen ble det fremmet et forslag fra en miljøvernorganisasjon om en forhåndsrens («pre-cleaning») av skipet forut for resirkulering.¹²⁹ Forslaget fikk støtte fra flere gjenvinningsstater.

En slik forhåndsrens ville vært svært effektiv for å sikre en tryggere resirkulering av skip, og således minske faren for forurensning.

For eksempel ville en forhåndsrens av det franske skipet *Clemenceau* ført til at franske myndigheter ville sluppet de store kostnadene og tapte tiden ved å re-importere skipet fra India.¹³⁰

Forslaget ble ikke tatt med, etter sterkt press fra shipping-industrien. Mange av de farlige substansene, som asbest, er bygd inn i skipets struktur, og kan ikke fjernes fullstendig før

¹²⁷ Puthucherril (2010) s. 204.

¹²⁸ Ibid.

¹²⁹ Urgent Considerations for Correcting Deficiencies in the Draft Convention on the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships (Submitted by Greenpeace), (2006) s. 3.

¹³⁰ Karim (2015) s. 94-95.

skipet kuttet opp.¹³¹ Det ble hevdet at det var svært vanskelig å rense skipet for farlige materialer på forhånd, uten at det samtidig ville gå ut over skipets sjødyktighet («seaworthiness»)¹³².

Dersom skipet ikke lenger er sjødyktig på grunn av forhåndsrensen, vil det føre til store utgifter ved å taue skipene til opphuggingsverftene. Det er ikke bare veldig dyrt, men vil føre til mangel på skip som tauer («tugs»), som vil gå ut over sikkerheten ellers i sjøfarten.¹³³

Dermed ble det istedenfor innført en bestemmelse om en begrenset forhåndsrens av «cargo residues, remaining fuel oil and wastes remaining on board» forut for gjenvinning, jf. Reg. 8.2. Mange av de farlige stoffene skipet inneholder, finnes i skipets struktur, og konvensjonen inneholder ingen bestemmelser om fjerning av disse.

Hongkong-konvensjonen opprettholder ikke et «equivalent level of control» som Baselkonvensjonen når det gjelder ivaretagelse av prinsippet om at forurenseren skal betale.

3.3.6 Felles, men differensiert ansvar (CBDR)

Etter prinsippet om felles, men differensiert ansvar skal statene ta hensyn til utviklingsland, og deres spesielle behov. Baselkonvensjonen inneholder en rekke bestemmelser som sier at man skal ta hensyn til disse behovene.

Hongkong-konvensjonen forutsetter imidlertid formell likhet mellom utviklingsland og industriland, og pålegger alle parter å «give full and complete effect» til alle konvensjonens bestemmelser for å oppnå konvensjonens mål om en sikker resirkulering av skip, jf. art. 1.1. Etter art. 1.2 kan partene innta strengere regler i sitt nasjonale regelverk.

Etter Reg. 18 skal opphuggingsverftet lage en resirkuleringsplan («Ship Recycling Plan»). Bestemmelsen gir en lang rekke punkter over hva denne planen skal inneholde, blant annet et system for å implementere konvensjonens krav, identifisering av roller og ansvar hos arbeiderne, og et system for å overvåke resirkuleringsprosessen.

De detaljerte reglene for hvordan opphuggingsverft skal driftes står i sterk kontrast til de få bestemmelsene som omhandler flaggstatens ansvar. Flaggstaten skal som nevnt sikre at skip

¹³¹ Moncayo (2016) s. 306-307.

¹³² Karim (2015) s. 94.

¹³³ Puthucherril (2010) s. 198.

overholder konvensjonens bestemmelser, jf. art. 4.1, og foreta undersøkelser for å sørge for at IHM er i samsvar med skipet, jf. art. 5.

Konvensjonen legger ingen spesielle krav til industriland, selv om det er industriland som i all hovedsak resirkulerer skip og er de som har størst mulighet til å sørge for at skipet ankommer verftet i en stand som er klar for resirkulering. At konvensjonen ikke anerkjenner forskjellen mellom utviklingsland og industriland, er et klart brudd på CBDR.¹³⁴

Det finnes likevel en bestemmelse som sier noe om ekstra forpliktelser for industriland. Etter art. 13 må partene yte bistand til å trene personell, sikre tilgjengelighet til relevant teknologi, utstyr og fasiliteter, initiere forsknings- og utviklingsprogrammer, og inngå andre tiltak som kan effektivisere implementeringen av Hongkong-konvensjonen.

Bestemmelsen kan hjelpe utviklingsland som er avhengig av hjelp til å oppdatere infrastruktur og avfallshåndteringsmekanismene sine, slik at prosessen med skipsopphuggingen blir tryggere og mer miljøvennlig.

Det er imidlertid ikke sikkert at bestemmelsen vil få praktisk betydning, ettersom det er opp til partene selv å implementer regler om teknisk bistand i sitt nasjonale regelverk, jf. art. 13.2.

Hongkong-konvensjonen ivaretar dermed i liten grad de spesielle behovene til utviklingsland, og det står i stor kontrast til Baselkonvensjonen som inneholder en rekke bestemmelser om overføring av teknologi, og hvor man skal anerkjenne at utviklingsland har spesielle behov.

Mikelis, en «Implementation Officer» i IMO, har uttalt at «the underlying philosophy» av konvensjonen er å «establish common standards for all ship recycling operations, without distinction as to which part of the world they take place, or the economic situation of the contry in which they are carried out».¹³⁵

Selv om uttalelsen ikke kan tas til inntekt for hele IMO's syn, så gir det en veiledning i hvordan konvensjonen bør tolkes.

Hongkong-konvensjonen opprettholder dermed ikke et «equivalent level of control» som Baselkonvensjonen når det gjelder ivaretagelse av CBDR.

¹³⁴ Karim (2015) s. 98.

¹³⁵ Nikos Mikelis, «Developments and Issues on Recycling of Ships» 2006.

3.3.7 Miljømessig rettferdighet

Baselkonvensjonen forbyr industriland å sende farlig avfall til utviklingsland gjennom «The Ban Amendment». Dette er i tråd med prinsippet om miljømessig rettferdighet, siden industriland ikke skal betale seg ut av sine forpliktelser til å håndtere avfall.

I utgangspunktet er Hongkong-konvensjonen i tråd med prinsippet. Skip kan bare resirkuleres på verft som er i autorisert i samsvar med konvensjonen, og som er autorisert til å resirkulere alt som fremkommer i resirkuleringsplanen, jf. Reg. 8.1. Ettersom en stat må være part i konvensjonen for å få et opphuggingsverft godkjent, forbyr det i prinsippet all gjenvinning hos ikke-parter.

Et tidligere utkast av konvensjonen sa at man kunne benytte seg av et verft utenfor konvensjonen dersom det hadde et «document of compliance» hvor det sa at det møtte alle krav til konvensjonen.¹³⁶ Dette ble ikke tatt med i den endelige versjonen av konvensjonen.

Dette har møtt stor kritikk, særlig fra Australia og USA, som hevder at dersom parter ikke kan benytte seg av verft i stater som ikke er part, men som likevel kan sørge for en miljøsikker resirkulering, så vil det føre til mer bekvemmelighetsflagging.¹³⁷

Dette begrunnes med at nesten all gjenvinning av skip foregår i tre land i Sørøst-Asia, hvor ingen enda er part i Hongkong-konvensjonen. Det regnes med at omtrent 1300 skip må gjenvinnes årlig fremover, og det vil dermed ikke være nok kapasitet til å håndtere antallet skip som skal resirkuleres etter konvensjonens ikrafttredelse.

Etter at India annonserte at de ønsket å tiltre konvensjonen er det klart at dette utgangspunktet vil endre seg. Den vanligste metoden for resirkulering av skip i India er som tidligere nevnt strandopphugging.

Det er likevel slik at flere verft i India som har et såkalt «Statement of Compliance» med Hongkong-konvensjonen, som hevder at de opererer i tråd med konvensjonens krav til opphuggingsverft. «Statement of Compliance» har til nå blitt brukt av enkelte shipping-selskaper for å legitimere at skipene er sendt til hugging i utviklingsland.

¹³⁶ Puthucherril (2010) s. 170.

¹³⁷ Ibid.

Flere og flere indiske verft oppdaterer systemene og metodene sine, slik at de kan foreta en miljøsikker resirkulering¹³⁸ Selv om noen indiske verft kan oppnå konvensjonens krav, så vil det fortsatt være mulig å sende skip til hugging på verft som benytter seg av beaching-metoden.

Dette innebærer at Hongkong-konvensjonen ikke opprettholder et «equivalent level of control» som Baselkonvensjonen når det gjelder miljømessig rettferdighet.

3.4 Skipsgjenvinningsforordningen

Skipsgjenvinningsforordningen ble vedtatt 20. november 2013¹³⁹. Forordningen kommer til anvendelse på de samme typer skip som Hongkong-konvensjonen, men hvor skipene er registrert under EU/EØS-flagg eller befinner seg i en EU/EØS-havn.

Skipsgjenvinningsforordningen er direkte gjennomført i EU/EØS-stater, og kommer dermed til anvendelse også på norske skip.

Skipsgjenvinningsforordningens mål er å ta hånd om svakhetene ved skipsopphuggingsindustrien, styrke standarder og oppfordre til endring i industrien. Det ble antatt at forordningen ville ha en positiv effekt på ratifiseringen av Hongkong-konvensjonen, siden den i stor grad inneholder tilsvarende bestemmelser.¹⁴⁰

Forordningen er likevel ansett for å være en strengere regulering, ved at den stiller enkelte tilleggskrav knyttet til helse sikkerhet og miljø.¹⁴¹ To flammehemmende stoffer, allerede forbudt å bruke under gjeldende EU-rett, skal innføres i IHM.¹⁴²

Skipet må ankomme med lastetanker og pumperom «in a condition ready for certification as safe-for-hot work», jf. art. 6(3). Dette innebærer at skipet må være tomt for farlige gasser og oljer, før skipet ankommer opphuggingsverftet. Regelen gjelder uavhengig av om det påkreves av nasjonal rett eller ikke.

¹³⁸ Maria Abdli, «Stor forskjell på opphuggingsverftene» *DNB Nyheter*, 2019.

¹³⁹ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1257/2013 av 20. november 2013 om resirkulering av skip.

¹⁴⁰ Silvia Pastorelli, «EU Ship Recycling Regulation» *European Institute for Asian Studies* 2014.

¹⁴¹ OECD publishing, «Ship Recycling: An overview» *OECD Science, technology and industry policy papers* 2019, s. 29.

¹⁴² Nikos Mikelis, «An analysis of the European Regulation on ship recycling» *BIMCO Bulletin* 6, 2013.

Opphuggingsverft må «operate from built structures», jf. art. 13(1)(c). Det defineres ikke hva «built structures» er, men en naturlig forståelse tilsier at det er faste strukturer med muligheten for bruk av maskiner og utstyr.

Videre må opphuggingsverftene «demonstrate control of any leakage, in particular in intertidal zones», jf. art. 13(1)(f), og de må sikre at håndteringen av farlige materialer og genereringen av avfall blir håndtert «only on imperable floors with effective drainage systems», jf. art. 13(1)(g) og (i).

En naturlig forståelse av disse kravene tilsier at det må være systemer som kan fange opp eventuelle oljer før de renner ut i havet. Ettersom det verken er faste strukturer, eller systemer som kan fange opp oljer og andre farlige stoffer før de renner ut i havet, kan dette kravet føre til et indirekte forbud av beaching.

Et krav om at skip må ankomme klart for «safe-for-hot work»-sertifisering, og et indirekte forbud mot beaching vil ivareta prinsippet om preventiv handling, ved at det vil være mye enklere å foreta en miljøsikker resirkulering av skip når det ikke foregår på stranden, og når skipet på forhånd er tømt for farlige gasser og stoffer.

For at land utenfor EUs jurisdiksjon skal ha muligheten til å fortsette opphuggingsindustrien, oppretter forordningen en liste over godkjente opphuggingsverft («The European List»), jf. art. 6(2)(a).

Dermed kan stater som befinner seg utenfor EU komme på listen ved å søke til EU-kommisjonen.¹⁴³ Sammen må søknaden må verftet fremlegge bevis på at de opererer i samsvar med forordningens krav, sammen med sertifikasjon fra en uavhengig inspeksjon.

På grunn av konvensjonens strenge krav til opphuggingsverft er det likevel lite trolig at opphuggingsstatene kan komme på EU-listen, og det er kritisert ettersom det kan føre til store konsekvenser for deres nasjonale økonomi og lokalsamfunnet. Alle verft fra industriland som har søkt om å komme på listen, har blitt avslått.

Flere ytret skepsis til skipsgjenvinningsforordningen, ettersom den i likhet med Hongkong-konvensjonen ikke innfører noen mekanismer for å unngå bekvemmelighetsflagging. De

¹⁴³ Mikelis (2019) s. 235.

hevdet at det dermed var uklart om den ville få en reell effekt, siden avfallstransportforordningen ikke hadde det.¹⁴⁴

Det er klart at problemene med bekvemmelighetsflagging kommer inn også her, siden en rekke skip har blitt strandhugget siden forordningen trådte fullstendig i kraft 31. desember 2018.

¹⁴⁴ Moncayo (2016) s. 305.

4 De lege ferenda

4.1 Finansiell bistand til utviklingsland

I dag får skipseieren betalt for å selge skipet i utviklingsland, og må ikke betale noe for å håndtere de farlige substanser og materialer som skipet inneholder. Dersom skipseieren skulle resirkulert skipet i utviklingsland, ville det ikke blitt noen profitt, og skipseieren kan til og med bli pålagt kostnader for å etterfølge miljø- og sikkerhetskrav.¹⁴⁵

Det er likevel lite sannsynlig, og ønskelig, at skipsopphuggingsindustrien skal flyttes fra utviklingsland til industriland. For det første fordi opphuggingslandene er sterkt avhengig av stålet de får fra skipene, og dette stålet trengs ikke i industriland. Videre er opphuggingslandene avhengig av den økonomiske inntekten og arbeidsplassene som kommer fra opphuggingsindustrien.¹⁴⁶

Siden det er mulig å foreta en miljø sikker resirkulering av skip i industriland, så må det være mulig å overføre disse teknikkene og prosedyrene til utviklingsland. Å håndtere farlig avfall er ikke avhengig av landets økonomiske situasjon, men er avhengig av at industriland, rederier og andre organisasjoner hjelper til med å oppgradere fasilitetene sine, slik at de kan nå opp til regelverkens krav.¹⁴⁷

Skipsgjenvinningsforordningen sier i art. 29 at EU-kommisjonen skulle lage en rapport om «the feasibility of a financial instrument that would facilitate safe and sound ship recycling». EU-kommisjonen kom deretter med et forslag om å opprette et «Ship Recycling Licence» i 2016.¹⁴⁸

Forslaget innebar at skipseiere skulle betale en liten sum i administrasjonskostnader for å opprette sertifikatet, og så betale en avgift hver gang skipet la i havn i en EU-stat. Denne avgiften skulle føres over til et «ship-recycling fund», og tilbakebetales dersom skipet ble resirkulert på et verft på «The European List».¹⁴⁹

¹⁴⁵ Puthucherril (2010) s. 204.

¹⁴⁶ Karim (2018) s. 3.

¹⁴⁷ Karim (2010) s. 196.

¹⁴⁸ European Commission, «Financial instrument to facilitate safe and sound ship recycling» 2016.

¹⁴⁹ Ibid.

Forslaget mottok bred støtte fra ideelle organisasjoner, som hevdet at sertifikatet var nødvendig for å sikre prinsippet om at forurenseren skal betale i tilstrekkelig grad.¹⁵⁰

Shipping-industrien forkastet imidlertid forslaget om å opprette et «Ship Recycling Licence», og hevdet at det ville undergrave IMOs forsøk på å forbedre tilstandene ved strandopphugging i utviklingsland, og dermed ikke være i tråd med CBDR.¹⁵¹

Finansiell bistand trengs for å bedre fasilitetene i utviklingsland, og det vil styrke prinsippet om miljømessig rettferdighet, og suverenitetsprinsippet, og forbudet mot å ikke volde skade. Bistand til forskning, analyser og trening vil ikke ha noen effekt, uten at metodene og prosedyrene på opphuggingsverftene blir oppdatert.¹⁵²

4.2 Styrke flaggstatsansvaret

For at Hongkong-konvensjonen skal få ønsket effekt, må flaggstatsansvaret styrkes.¹⁵³

Flaggstaten har en viktig rolle i å håndheve bærekraftig shipping, for det er de som skal anvende loven og rettsforfølge brudd. Ved å styrke flaggstatsansvaret vil en rekke prinsippet bli bedre ivaretatt, bl.a. forebyggingsplikten og PPP.

Hellas, Japan, Kina, Singapore og Hongkong eier mer enn halvparten av verdens handelsflåte, men skipene er ikke registrert i de samme landene. Ifølge en rapport fra UNCTAD¹⁵⁴ var mer enn 70 % av bruttotonnasjen av skip i 2018 registrert under et fremmed flagg.¹⁵⁵

Stater som ofte blir brukt som registreringsstat er Panama, Liberia, Bahamas og Marshall Islands. Skip registreres i disse statene for å oppnå lavere registreringskostnader og lavere skatter, men også fordi mange av statene har lavere miljøstandarder og sikkerhetskrav.¹⁵⁶

Ifølge NGO Shipbreaking Forum hadde mer enn 60 % av skip som endte opp på strender i Sørøst-Asia i 2018 blitt importert under bekvemmelighetsflagg.¹⁵⁷

¹⁵⁰ NGO Shipbreaking Platform, «Make the polluter pay' Why we need the EU Ship Recycling Licence» 2016.

¹⁵¹ ECSA, «Shipowners reject proposals for ships to pay for EU ship recycling licences» (u.å.).

¹⁵² Karim (2018) s. 94-95.

¹⁵³ Puthucherril (2010) s. 204.

¹⁵⁴ United Nations Conference on Trade and Development.

¹⁵⁵ UNCTAD, «Review of maritime transport» (2019) s. 36.

¹⁵⁶ Ibid.

¹⁵⁷ NGO Shipbreaking Platform, «2018 List of all ships scrapped worldwide – Facts and Figures» 2019.

Dette viser at den gjeldende Skipsgjenvinningsforordningen som har vært gjeldende siden 2013, inkludert «The Ban Amendment» ikke har hatt ønsket effekt. Ettersom Hongkong-konvensjonen ikke inneholder andre mekanismer for å unngå bekvemmelighetsflagging, er det ikke sannsynlig at den vil få særlig effekt på skipsopphuggingsindustrien.

Det finnes likevel enkelte mekanismer utenom konvensjonen som kan føre til en bedring på opphuggingsverftene.

I mai 2017 ble tiltaket «Responsible Ship Recycling Standards» (RSRS) introdusert av tre store internasjonale banker på den maritime NOR-Shipping-messen i Oslo.¹⁵⁸

Bankene som blir med i RSRS skal bare finansiere nye skip som har en IHM i samsvar med skipsgjenvinningsforordningen, og for at eksisterende skip skal bli refinansiert så må IHM bli laget på neste dry-docking av skipet.¹⁵⁹

En rekke internasjonale og norske banker er med i initiativet, blant annet Eksportkreditt, Nordea, DNB og Danske Bank.¹⁶⁰

Ikke bare banker, men også andre investeringsaktører prøver å få bukt med de dårlige praksisene ved opphuggingsverft. Norsk Rederiforbund oppfordrer medlemsstatene sine til å ta ansvar for skipene «fra vugge til grav»¹⁶¹, og KLP¹⁶² og Oljefondet¹⁶³ ekskluderer skip som driver med strandhugging.

I 2019 lanserte skipseiere, banker og ideelle organisasjoner et internasjonalt samarbeid for å forsøke å sikre ansvarlig resirkulering av skip globalt kalt «Ship Recycling Transparency Initiative» (SRTI).¹⁶⁴

SRTI er en online plattform som shipping-selskaper kan benytte seg av for å utveksle informasjon om resirkulering av skip. Plattformen hevder at åpenhet fra firmaer vil føre til

¹⁵⁸ ING, 'ING, ABN AMRO and NIBC present the responsible ship recycling standards' (u.å.).

¹⁵⁹ Matthias Grieg, Kristin Nordland Brattli og Elisabeth Roscher, «Dagens regelverk klarer ikke å få bukt med beaching», *Dagens Næringsliv* (2019).

¹⁶⁰ Ibid.

¹⁶¹ Norges Rederiforbund, «Ansvarlig resirkulering av skip» (2016).

¹⁶² KLP, «To nye skip dumpet på strand i Bangladesh» (2019).

¹⁶³ Hovland, «Oljefondet kaster ut våpengiganter» *E24* (2018).

¹⁶⁴ World Maritime News, «Ship Recycling Transparency Initiative» 2018.

forbedringer i resirkuleringspraksisene. Med i initiativet er flere store rederier, som f.eks. Wallenius Wilhelmsen og Moeller Maersk.

Disse initiativene vil føre til en bedring i opphuggingsindustrien. Det er likevel fortsatt mulig for skipseiere å selge skipet til en «cash buyer» og unngå regelverket, men med den store oppmerksomheten rundt det fra det internasjonale samfunnet, og med konsekvensene som følger, vil det bli betydelig vanskeligere.

5 Konklusjon

Formålet med oppgaven var å undersøke om Hongkong-konvensjonen tilfredstilte de miljørettslige prinsippene som ligger til grunn for Baselkonvensjonen.

Målet er som sagt å utvise et «equivalent level of control», og meningen er ikke å opprette et helt likt regelverk. Baselkonvensjonen gjelder grensekryssendetransport av farlig avfall, og Hongkong-konvensjonen gjelder resirkulering av skip, og dermed vil prioriteringene i konvensjonene bli ulik.

Som gjennomgått utviser Hongkong-konvensjonen et tilsvarende nivå av kontroll som Baselkonvensjonen når det gjelder nærhetsprinsippet og internasjonalt samarbeid. Dette er imidlertid bare fordi Baselkonvensjonen ikke har ivaretatt prinsippene godt selv på området for skipsopphugging.

Når da verken suverenitetsprinsippet, prinsippet om at forurenseren skal betale, CBDR, miljørettslig rettferdighet, og på mange måter forbudet mot å volde skade heller ikke blir like godt ivaretatt, tyder det på at konvensjonen har mislykkes i å opprettholde et «equivalent level of control» som Baselkonvensjonen.

På EU/EØS-området vil Skipsgjenvinningen ha til dels strengere regler, som vil ivareta forbudet mot å volde skade, og miljømessig rettferdighet i større grad. Likevel vil neppe dette regelverket få særlig gjennomslagskraft på grunn av problemene med bekvemmelighetsflagging.

For at konvensjonene skal få ønsket effekt er de avhengige av andre mekanismer, som initiativene fra banker og andre investorer.

I lys av dette, konkluderes det med at Hongkong-konvensjonen ikke tilfredstiller de miljørettslige prinsippene som ligger bak Baselkonvensjonen.

Litteraturliste

Bøker

- Birnie, Patricia, Alan Boyle og Cathrine Redgwell, *International Law & the Environment*, 3. utg., Oxford University Press, 2009.
- Chang, Yen-Chiang, *Ocean Governance: A Way Forward*, SpringerBriefs in Geography, Springer 2012.
- Engels, Urs Daniel, *European Ship Recycling Regulation: Entry-Into-Force Implications of the Hong Kong Convention*, Springer 2013.
- Fredriksen, Halvard Haukeland og Gjermund Mathisen, EØS-rett, Fagbokforlaget 2012.
- Karim, Saiful, *Prevention of Pollution of the Marine Environment from Vessels: The Potential and Limits of the International Maritime Organisation*, Springer: International Publishing 2015.
- Karim, Saiful, *Shipbreaking in Developing Countries: A Requiem for Environmental Justice from the Perspective of Bangladesh*, Routledge 2018
- Mikelis, Nikos, «Ship Recycling», i *Sustainable Shipping: A Cross-Disciplinary View*, Harilaos N. Psaraftis (red.), Springer 2019, s. 203-248.
- Puthucherril, Tony George, «From Shipbreaking to Sustainable Ship Recycling», i *Legal Aspects of Sustainable Development*, David Freestone (red.), Martinus Nijhoff Publishers 2010, s. 145-207.
- Ruud, Morten og Geir Ulfstein, *Innføring i folkerett*, 5. utg., Universitetsforlaget 2018.
- Sands, Philippe og Jacqueline Peel, *Principles of International Environmental Law*, 4. utg., Cambridge University Press 2018.

Artikler

- Devault, Damien A., Briac Beilvert og Peter Winterton, «Ship breaking or scuttling? A review of environmental, economic and forensic issues for decision support», *Environ Sci Pollut Res* (2017) s. 24:25741-25744.
- Hossain, Sakhaot et.al., «Impact of ship-Breaking activities on the coastal environment of Bangladesh and a management system for its sustainability» *Environmental Science & Policy* 60 2016, s. 84-94.
- Karim, Saiful, «Environmental Pollution from the Shipbreaking Industry: International Law and National Legal Response» *Georgetown International Environmental Law Review* 22(2) 2010, s. 185-240.
- Matz-Lück, Nele, «Safe and Sound Scrapping of ‘Rusty Buckets’? The 2009 Hong Kong Ship Recycling Convention» *Review of European, Comparative and International Law* 19(1), Blackwell Publishing Ltd 2010 s. 95-103.
- Mikelis, Nikos, «Developments and Issues on Recycling of Ships» 2006
- Mikelis, Nikos, «An analysis of the European Regulation on ship recycling» *BIMCO Bulletin no. 6*, 2013.
- Mishra, Shreya, «Non-entry into force of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009: An analysis from the perspective of India, Pakistan and Bangladesh» *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*, Vol. 2, No. 1, 2018 s. 22-30.
- Moen, Amy E., «Breaking Basel: The elements of the Basel Convention and its application to toxic ships» *Marine Policy* 32 2008, s. 1053-1062.
- Moncayo, Gabriela Argüello, «International law on ship recycling and its interface with EU law» *Marine Pollution Bulletin* 109 2016, s. 301-309.
- Müller, Amrei, «En kort innføring i folkerettslig traktatolkning» *Jussens Venner* vol. 52 2017, s. 222-259.

Pastorelli, Silvia, «EU Ship Recycling Regulation: What's in it for South Asia?» *European Institute for Asian Studies* 2014

Nøst, Therese H., Anne K. Halse, Scott Randall, Anders R. Borgen, Martin Schlabach, Alak Paul, Atiqur Rahman og Knut Breivik, «High Concentrations of Organic Contaminants in Air from Ship Breaking Activities in Chittagong, Bangladesh» *Environmental Science & Technology* 2015 49 s. 11372-11380.

Pelsy, Florent, «The Blue Lady Case and the International Issue of Ship Dismantling», *4/2 Law, Environment and Development Journal* 2008, s. 135-148.

Yujuico, Emmanuel, «Demandeur pays: The EU and funding improvements in South Asian ship recycling practices» *Transportation Research Part A* 2014, s. 240-251.

Uttalelser fra organisasjoner o.l.

Aaron H. Goldberg, «Basel Ban Amendment to Restrict International Trade in Hazardous Recyclables», *The National Law Review* (2019)

Abdli, Maria, Stor forskjell på opphuggingsverftene, *Den Norske Bank Nyheter*, 17. januar 2019, <https://www.dnbnyheter.no/nyheter/beaching/> [hentet 19.11.2019]

European Community Shipowners' Associations, *Shipowners reject proposals for ships to pay for EU ship recycling licences*, (u.å).

Greenpeace, *Recycling of Ships. Urgent considerations for correcting deficiencies in the draft Convention on the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships*, MEPC 55/3/7, 2006

ING, *ING, ABN AMRO and NIBC present the responsible ship recycling standards*, (u.å.) <https://www.ing.com/Sustainability/ING-ABN-AMRO-and-NIBC-present-the-responsible-ship-recycling-standards.htm> [hentet 26.11.2019]

International Labour Organization, *Germany accedes to ship recycling convention*, 16. juli 2019, <https://web.archive.org/web/20190718104659/http://www.imo.org/en/MediaCentre/WhatsNew/Pages/default.aspx> [hentet 01.11.2019]

- International Labour Organization, *Ship Breaking: a hazardous work*, (u.å.)
https://www.ilo.org/safework/areasofwork/hazardous-work/WCMS_110335/lang--en/index.htm [hentet 08.11.2019]
- KLP, «To nye skip dumpet på strand i Bangladesh», 28. februar 2019,
<https://www.klp.no/om-klp/samfunnsansvar/to-nye-skip-dumpet-pa-strand-i-bangladesh> [hentet 04.12.2019]
- NGO Shipbreaking Platform, *'Make the polluter pay' Why we need the EU Ship Recycling Licence*, <https://www.shipbreakingplatform.org/wp-content/uploads/2018/08/Position-Paper-FINANCIAL-INCENTIVE-Final-Version.pdf> [hentet 04.12.2019]
- NGO Shipbreaking Platform, *Annual Report 2017*, 07. juni 2018
<https://www.shipbreakingplatform.org/ngo-shipbreaking-platform-presents-annual-report-2017/> [hentet 08.11.2019]
- NGO Shipbreaking Platform, *Platform publishes ships dismantled worldwide in 2018*, 30. januar 2019 <https://www.shipbreakingplatform.org/platform-publishes-list-2018/>
[hentet 09.10.2019]
- NGO Shipbreaking Platform, *2018 List of all ships scrapped worldwide – Facts and Figures 2019*, https://www.shipbreakingplatform.org/wp-content/uploads/2019/01/Stats-Graphs_2018-List_FINAL.pdf [hentet 25.11.2019]
- NGO Shipbreaking Platform, *South Asia Quarterly Update #20*, 15. oktober 2019
<https://www.shipbreakingplatform.org/platform-publishes-south-asia-quarterly-update-20/> [hentet 08.10.2019]
- Norges Rederiforbund, «Ansvarlig resirkulering av skip», 08. februar 2016,
<https://rederi.no/aktuelt/2016/ansvarlig-resirkulering-av-skip/> [hentet 04.12.2019]
- Norges Rederiforbund, «India støtter internasjonalt regelverk for resirkulering av skip», 21. november 2019 <https://rederi.no/aktuelt/2019/india-vil-ratifisere-hong-kong-konvensjonen/>
[hentet 25.11.2019]
- OECD publishing, «Ship Recycling: An overview» *OECD Science, technology and industry policy papers*, april 2019 no. 68

United Nations Conference on Trade and Development, «Review of maritime transport» (2019) https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf

World Maritime News, «*Ship Recycling Transparency Initiative*, 08. mars 2018, <https://worldmaritimeneews.com/archives/246732/ship-recycling-transparency-initiative-lunched/> [hentet 26.11.2019]

Avisartikler og nyhetsartikler

Bach, David og Eivind Bøe, «Norske forsikringsselskaper kobles til skandaleskip» *E24* 16. august 2018 <https://e24.no/naeringsliv/i/J19K14/norske-forsikringsselskaper-kobles-til-skandaleskip> [hentet 09.12.2019]

DownToEarth, «Basel Ban Amendment becomes law», 10. september 2019 <https://www.downtoearth.org.in/news/waste/basel-ban-amendment-becomes-law-66651> [hentet 08.12.2019]

Goldberg, Aaron H., «Basel Ban Amendment to Restrict International Trade in Hazardous Recyclables» *The National Law Review*, 10. september 2019 <https://www.natlawreview.com/article/basel-ban-amendment-to-restrict-international-trade-hazardous-recyclables> [hentet 09.12.2019]

Grieg, Mattias, Kristin Nordland Brattli og Elisabeth Roscher, «Dagens regelverk klarer ikke å få bukt med «beaching», *Dagens Næringsliv* 19. februar 2019, <https://www.dn.no/innlegg/beaching/skipsfart/shipping/dagens-regelverk-klarere-ikke-a-fa-bukt-med-beaching/2-1-538740> [hentet 26.11.2019]

Hovland, Kjetil Malkenes, «Oljefondet kaster ut våpengiganter», *E24* 16. januar 2018, <https://e24.no/boers-og-finans/i/bKlbPA/oljefondet-kaster-ut-vaapengiganter> [hentet 04.12.2019]

Jallal, Craig, «Tanker scrapping market fails to ignite despite IMO 2020 concerns», *Riviera Maritime Media Ltd.*, 07. november 2019 <https://www.rivieramm.com/news-content-hub/news-content-hub/despite-compliance-and-cost-concerns-over-imo-2020-the-tanker-scrapping-market-fails-to-ignite-56737> [hentet 08.12.2019]

Kristensen, Ingrid, «Bellona krever gransking av «Harrier»-saken», *Bellona* 29. november 2019, <https://bellona.no/nyheter/skipsfart/2019-11-bellona-krever-gransking-av-harrier-saken> [hentet 02.12.2019]

Report from the European Commission on «Green Paper on better ship dismantling» 2007

OECD publishing, *Ship Recycling: An overview*, OECD Science, Technology and Industry, Policy Papers, no. 68, April 2019

Multilaterale avtaler

Vienna Convention on the Law of Treaties, Vienna, 23 May 1969 (trådt i kraft 27. januar 1980).

United Nations Convention on the Law of the Sea, Montego Bay, 10. desember 1982 (trådt i kraft 14. november 1994).

Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, Basel, 22. mars 1989 (trådt i kraft 5. mai 1992).

Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, Hong Kong, 15 May 2009 (ikke trådt i kraft).

Treaty of Lisbon amending the Treaty on European Union and the Treaty establishing the European Community av 13. desember 2007 (trådte i kraft 1. desember 2009).

Forordninger og direktiver fra EU

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1013/2006 av 14. juni 2006 om avfallstransportering.

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1257/2013/EF av 20. november 2013 om resirkulering av skip.

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/98/EF av 19. november 2008 om avfall og om oppheving av visse direktiver.

Andre ikke-bindende internasjonale kilder

Conference of the Parties to the Basel Convention on the Control of Transboundary Movement of Hazardous Wastes and Their Disposal, Second meeting 1994, Decision II/12.

Conference of the Parties to the Basel Convention on the Control of Transboundary Movement of Hazardous Wastes and Their Disposal, Seventh meeting, 2004, Decision VII/26.

Conference of the Parties to the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal, Ninth meeting, 2008, Decision IX/30

Recommendation of the Council on the Implementation of the Polluter-Pays Principle, OECD Council Recommendation, C(74)233 14. november 1974, 14 ILM 234(1975).

Urgent Considerations for Correcting Deficiencies in the Draft Convention on the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships (Submitted by Greenpeace), IMO Doc. MEPC 55/3/7 (10 August 2006) 3.

European Commission, «Financial instrument to facilitate safe and sound ship recycling, Final Report, June 2016.

Rio Declaration on Environment and Development, Rio de Janeiro, 1992.

Internasjonal rettspraksis (ICJ og ITLOS)

Corfu Channel (United Kingdom v. Albania) Judgment, International Court of Justice, Rep 1949, p. 4, 9 April 1949.

Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v. Uruguay) Judgment, International Court of Justice, Rep. 2010, p. 14

Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons, Advisory Opinion, International Court of Justice, Rep. 226, 8. July 1996

MOX Plant Arbitration (Ireland v. United Kingdom), Provisional Measures, International Tribunal for the Law of the Sea, No. 10, 3. December 2001, 41 ILM 403 ILR 1.

Internasjonale voldgiftssaker

Lake Lanoux Arbitration (France v. Spain) International Arbitral Tribunal, 12 R.I.A.A. 281, 16 November 1957, 24 ILR 101

Trail Smelter Arbitration (United States v. Canada) International Arbitral Tribunal, 3 R.I.A.A. 1907, 16 April 1938 and 11 March 1941.

Iron Rhine Arbitration (Belgium v. Netherlands) Permanent Court of Arbitration, Case-2003-02, Final Award, 24 May 2005

EU-dommer og utenlandske dommer

Opinion of Mr Advocate General Jacobs [C5] av 14. november 2002, SITA EcoService Nederland BV, formerly Verol Recycling Limburg BV v Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, C-116/01, ECLI:EU:C:2002:664.

Upperton Ltd of Mauritsius v Minister of Housing, Spatial Planning and the ENvironment 19. juni 2002 Council of State, The Hague, Case 200105168/2, Judgment

